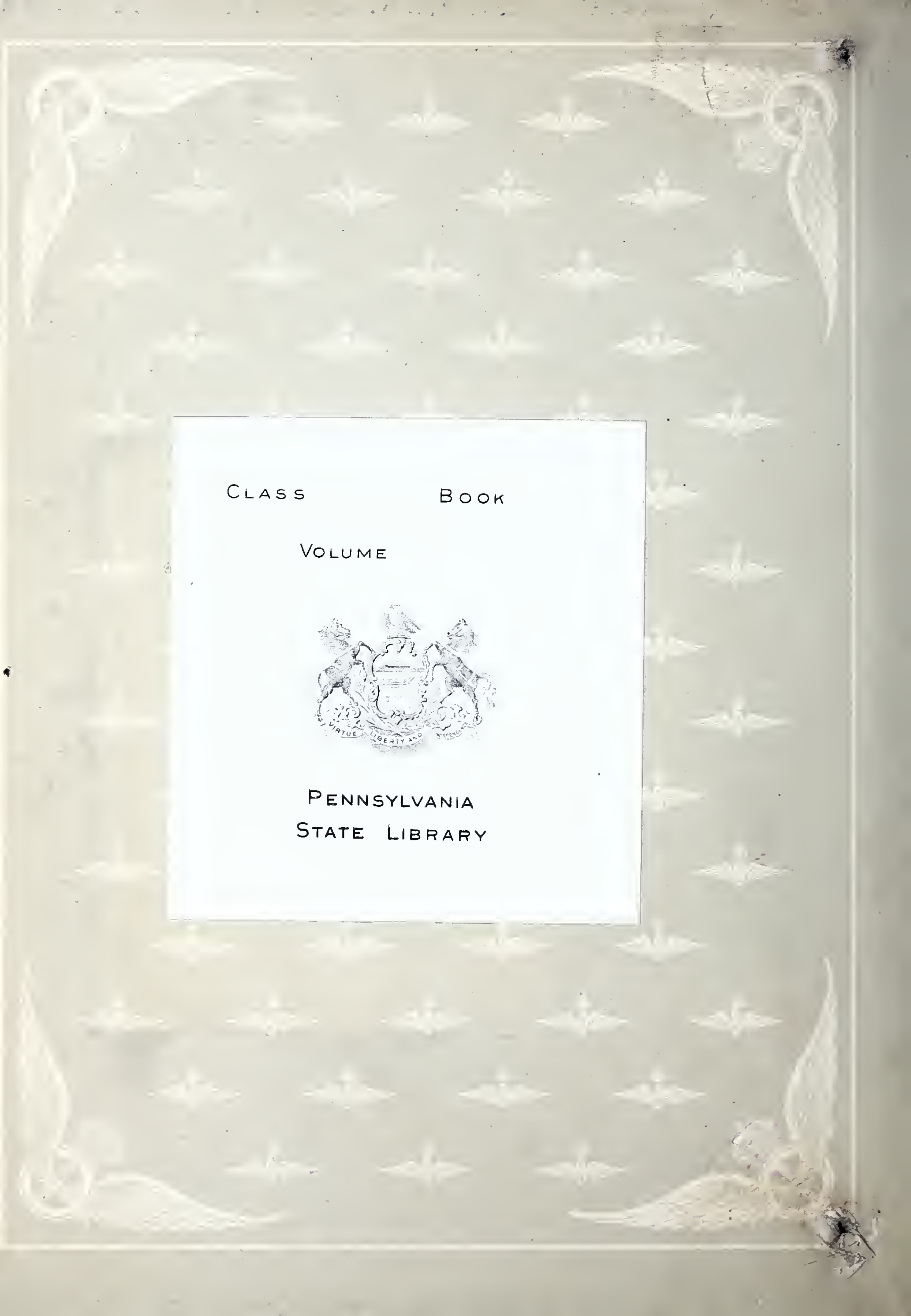
Les chemins de fer de l'Etat du Grand-Duché de Finlande

I.

Aperçu

Construction et exploitation







Les chemins de fer de l'État du Grand-Duché de Finlande.

I

Aperçu publié par la Direction à l'occasion de l'Exposition Universelle de Paris 1900.

Avec une carte.

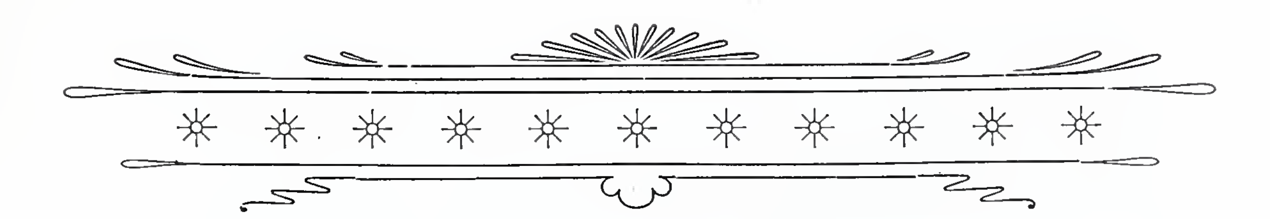
A. Construction du réseau.

B. Exploitation.

Helsingfors,
Helsingfors, Frenckellska Tryckeri-Aktiebolaget, 1900.



Table des matières.



Vers la fin de l'année 1899 la longueur totale des chemins de fer du Grand-Duché de Finlande était de 2'906 kilomètres, dont 2'649 kilomètres appartenaient à l'État et 257 à des compagnies privées.

I. La ligne principale des chemins de fer de l'État est celle, longue de 441 km., qui réunit la capitale du Grand-Duché, Helsingfors, à Saint-Pétersbourg. De Helsingfors la ligne se dirige vers le nord et le nord-est jusqu'au petit bourg de Lahtis, au bord du lac Vesijärvi, puis elle suit jusqu'à Viborg la crête peu prononcée qui constitue la ligne de partage des eaux entre les grands lacs de l'intérieur et le golfe de Finlande, après quoi elle s'incline vers le sud-est, traverse la frontière entre la Finlande et l'empire et continue en ligne droite jusqu'à Saint-Pétersbourg. Un embranchement long de 37 kilomètres réunit Tavastehus, chef-lieu du gouvernement du même nom, à la station de Riihimäki de la ligne principale à 71 km. de Helsingfors; un second embranchement, long de 19 km., va de la ligne principale à la ville de Villmanstrand sur le lac Saima. La longueur totale de cette ligne (indiquée sur la carte ci-jointe par le chiffre I (Sections B. 4—10), y compris les deux embranchements ci-dessus nommés et quelques autres ramifications secondaires, est de . . . . 520 km.

II. Une seconde ligne magistrale réunit la station de Hyvinge, à 59 km. de Helsingfors sur la ligne de Saint-Pétersbourg, à la

Transport 520 km.

Transport 520 km.

ville de Hangö, située sur une pointe qui de l'extrémité sud-ouest de la Finlande s'avance au loin dans la Baltique; cette ville, créée à la suite de la construction du chemin de fer, est le grand port d'hiver du pays. La longueur totale de cette seconde magistrale (II. Sect. A. 3. B. 3. 4) est de . . . . 154 km.

III. Une ligne de 80 kilomètres de long réunit Tavastehus à la ville industrielle de Tammerfors. De la station de Toijala (à 40 km. au nord de Tavastehus) sur cette ligne, se détache une ligne vers Åbo, l'ancienne capitale du Grand-Duché (III. Sect. C. 4. 3. B. 3. 2). Total des deux lignes . . . . 212 km.

IV. Une quatrième magistrale, la ligne de Vasa, s'élève de Tammerfors vers le nord, contourne par l'est le grand lac de Näsijärvi et s'en va aboutir, dans le nord-ouest au chef-lieu du gouvernement de Vasa, Nikolaïstad, sur le golfe de Bothnie (IV. Sect. C. 3. 4. D. 4. 3. 2. E. 1). . . . . 310 km.

V. De la station de Seinäjoki, à 70 km. au sud-est de cette dernière ville, se détache, vers le nord et le nord-est, une cinquième magistrale qui suit la côte du golfe de Bothnie à une distance moyenne de 30 km., passe par la ville de Gamla Karleby et s'en va aboutir, vers le 65:e degré de latitude, à Uleåborg, chef-lieu du gouvernement du même nom. (V. Sect. D. 2. E. 3. 2. 3. 4. F. 4. 5). La longueur de cette ligne, y compris un embranchement vers Jakobstad, est de . . . . 359 km.

VI. Une sixième magistrale, la ligne du Savolaks, part du port de Kotka sur le golfe de Finlande, coupe la grande magistrale de Saint-Pétersbourg à la station de Kouvola et s'élève, entre le lac de Päijänne à l'ouest et celui de Saima à l'est, jusqu'aux chefs-lieux de gouvernements Saint Michel et Kuopio (VI. B. 6. 7. C. 6. 7. D. 7). La longueur de cette ligne est de . . . . 343 km.

Transport 1'898 km.

Transport 1'898 km.

VII. De Viborg, sur la ligne principale, une septième magistrale, la ligne de Carélie, s'en va à Sordavala, pittoresquement situé sur la côte nord-ouest du Ladoga, et de là remonte vers le nord jusqu'à Joensuu. Un embranchement, long de 39 km., réunit cette ligne au splendide rapide d'Imatra et au lac Saima (VII. B. 8. 9. C. 8. 9. 10. D. 10. 9). . . . . 363 km.

VIII. La huitième magistrale, la ligne de Björneborg, réunit la ville du même nom et son port, Mäntyluoto sur le golfe de Bothnie, avec Tammerfors (VIII. C. 3. 2. 1.) . . . . 156 km.

IX. De la station de Haapamäki, sur la ligne de Vasa, à 114 kilomètres au nord de Tammerfors, on a construit une neuvième magistrale qui de la ville de Jyväskylä s'en va au port de Suolahti sur le lac de Keitele (IX. D. 4. 5.). La longueur de cette ligne, dite de Jyväskylä, est de. 120 km.

X. Enfin on construit en ce moment une ligne destinée à réunir directement Åbo à la capitale du pays par la station de Karis sur la ligne de Hangö. Jusqu' à présent la première partie seule, d'Åbo à Karis, est ouverte à l'exploitation (B. 2. 3. 4). La longueur de ce tronçon est de . . . . 112 km.

Total pour les lignes de l'État 2'649 km.

Quant aux lignes des compagnies privées en voici l'énumération.

La ligne de Borgå, qui réunit la ville du même nom sur le golfe de Finlande au réseau de l'État à Kervo (B. 5). . . . . . 33 km.

Celle de Raumo qui va du port du même nom à la station de Peipohja de la ligne de Björneborg (C. 2. 1) . . . . 48 km.

La ligne de Jokkis, à voie étroite, qui relie l'importante manufacture de Forssa à la station de Humppila de la ligne d'Åbo (B. 3) 23 km.

Transport 104 km.

Transport 104 km.

La ligne de Fredrikshamn, qui va de la petite station de Inkeroinen (ligne du Savolaks) au port de Fredrikshamn, sur le golfe de Finlande (B. 7). 26 km.

La ligne de Nykarleby, port du golfe de Bothnie, à Kovjoki sur la ligne d'Uleåborg (E. 2) . . . . 13 km.

La ligne de Brahestad, sur le golfe de Bothnie, à Lappi sur la ligne d'Uleåborg (F. 4). . . . . 32 km.

Enfin une ligne à voie étroite allant de Lovisa, port de la côte sud, au lac de Vesijärvi (B. 6 et 5) . . . . 82 km.

Total des compagnies privées 257 km.

Total général 2'906 km.

Des 37 villes de la Finlande 27 sont actuellement réunies entre elles et à Saint-Pétersbourg par voie ferrée.

Les lignes suivantes, appartenant toutes à l'État, sont actuellement en voie de construction:

La ligne de Kuopio à Idensalmi (D. 7. E. 7) . . . . . 85 km.

celle d'Uleåborg à Torneå sur la frontière suédoise (G. 5 et 4) 130 km.

et celle de Helsingfors à Karis (B. 4 et 3). Cette dernière aura une longueur de . . . . 83 km.

Un regard sur la carte ci-jointe des chemins de fer du pays montre que les lignes finlandaises ne forment pas ce qu'on appelle à l'étranger un réseau. Les magistrales que nous venons d'énumérer ne forment qu'un squelette, qu'un tronc fondamental réunissant entre elles les principales villes du pays et laissant de vastes contrées absolument dépourvues de chemins de fer; ce n'est que dans le sud-ouest que les lignes d'Åbo—Karis, d'Åbo—Riihimäki et de Riihimäki—Hyvinge—Karis forment entre elles un élément de réseau dans l'acceptation européenne de ce mot.

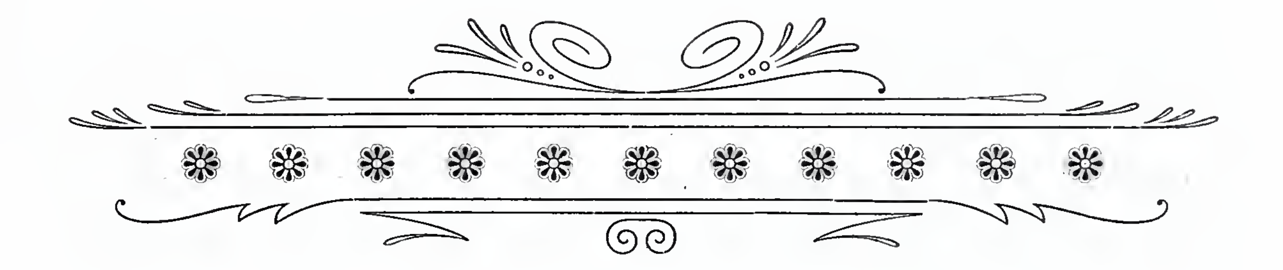
Voilà pourquoi on a avec raison comparé le système des chemins de fer de la Finlande à un tronc d'arbre dénudé, ne possédant que quelques longues branches, mais manquant des rameaux et du feuillage nécessaires à la nutrition suffisante de l'arbre. Comparé à l'extension du réseau ferré des grands états de l'Europe, celui de la Finlande parait incontestablement fort insignifiant pour un pays dont la superficie est de 373'604 kilomètres carrés, c'est-à-dire plus grande que celle de l'Italie, de la Prusse ou de l'Angleterre. La Finlande ne possède en moyenne que 0,8 kilomètres de voies ferrées par 100 kilomètres carrés de superficie, tandis qu'en France cette moyenne était en 1897 de 7,8 kilomètres, en Allemagne de 8,9 kilomètres, en Angleterre de 10,9, en Autriche-Hongrie de 5,0, en Belgique de 20,0, en Danemark de 6,5, et en Suède de 2,3. Pour l'Europe entière la moyenne correspondante était de 2,7 kilomètres. Enfin en Russie la moyenne est de 0,7 km. par 100 kilomètres carrés de la superficie, c'est-à-dire presque la même qu'en Finlande; en Norvège cette moyenne est inférieure à celle de notre pays et n'atteint que 0,6 km.

Par suite de la faible densité de la population en Finlande, densité qui n'est que de 7,2 habitants par kilomètre carré (la population du Grand-Duché a été évaluée en 1899 à 2,667,000 âmes), la proportion entre la longueur des voies ferrées et le chiffre de la population est sensiblement plus favorable que celle dont nous venons de parler. En effet sur 10,000 habitants la Finlande possède 10,2 km. de chemins de fer, la France en a 10,8, l'Allemagne 9,2, l'Angleterre 8,5, l'Autriche-Hongrie 7,4, la Belgique 9,1, le Danemark 11,1, la Suède 20,5, la Russie 3,8 et la Norvège 9,2. Pour l'Europe entière la moyenne rapportée à 10,000 habitants est de 6,9 km.

Quelque modeste que puisse paraître le réseau des chemins de fer finlandais, son influence sur le développement des ressources économiques, de l'industrie, de la culture et du bien-être général du pays n'en a pas moins été considérable. Ce n'est en effet que grâce à la construction des chemins de fer en Finlande que ce pays, si pauvre en ressources matérielles, a pu atteindre un développement jusqu'alors inattendu. Cette construction ne fut rendue possible que grâce à l'intérêt vivace que témoigna de tous temps le peuple entier et spécialement ses représentants au développement du réseau national, l'un des principaux résultats du réveil constitutionnel qui caractérisa

le règne d'Alexandre II. Le développement ultérieur de ce réseau est suivi avec un intérêt et une sympathie profonds par toutes les classes de la société finlandaise.

Le but de cette étude est de montrer au public étranger comment il a été possible à ce petit peuple, habitant un pays situé sous le cercle polaire et séparé du reste du monde civilisé, de développer dans sa patrie un réseau de voies ferrées qui, sans pouvoir se mesurer aux réseaux étrangers au point de vue de la commodité et de la rapidité du trafic, n'en est pas moins proportionné aux besoins du pays et d'un rendement suffisant amplement à l'amortissement et aux intérêts des frais d'établissement.



A. Construction du réseau.

I. Construction de la première voie ferrée en Finlande.

La Finlande, de même que les pays avoisinants, ne connut que fort tard les bienfaits des chemins de fer. La Suède, qui sous tant de rapports a servi de modèle à la Finlande, ne possédait jusqu'en 1856 que quelques petites et insignifiantes lignes de chemins de fer, d'une longueur totale d'environ 40 km. Au Danemark le premier chemin de fer, celui d'Altona à Kiel, fut inauguré en 1844. La Russie possédait il est vrai, dès 1838, une courte ligne de Saint-Pétersbourg à Tsarskoje-Selo, mais ce n'est qu'en 1851 qu'on inaugura la première ligne importante, celle de Saint-Pétersbourg à Moscou.

C'est à Alexandre II que le peuple de la Finlande est redevable, ainsi que de tant d'autres bienfaits, aussi de la construction des premiers chemins de fer du pays. Il est vrai que déjà avant son avènement au trône, le projet d'une ligne ferrée avait été élaboré en Finlande, mais ce fut cet empereur, dont l'intérêt pour notre pays fut toujours si remarquable, qui prit l'initiative de l'exécution de ce premier projet. Ce fut lors de sa visite à

Helsingfors, au printemps de l'année 1856, que l'empereur Alexandre, au cours de cette célèbre session du Sénat de Finlande du 24 mars qu'il daigna lui même présider, ordonna au sénat de nommer une commission en vue des travaux préparatifs d'un réseau destiné à réunir soit par des canaux, soit par des chemins de fer l'intérieur du pays avec les villes de la côte et avec la capitale de la Russie.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, on avait toutefois déjà auparavant étudié la question des chemins de fer en Finlande.

Au mois de mars 1849, le chef du corps des ingénieurs finlandais, le colonel Alfred Stjernvall, avait été chargé par le gouverneur général du pays d'examiner la possibilité de réunir les lacs du Tavastland au moyen de canaux; il avait en outre élaboré un projet de chemin de fer à traction animale entre Helsingfors et le village de Turkhauta, traversé par une petite rivière qui se jette dans les dits lacs. A l'heure qu'il est il paraît singulier qu'on ait pu choisir comme tête de ligne un endroit aussi peu favorable et situé sur un cours d'eau navigable exclusivement pour de tout petits bateaux. Mais, vu l'énorme coût de l'établissement d'une ligne de chemin de fer, on considérait alors qu'il fallait réduire la longueur de la voie ferrée au minimum et s'arrêter dès qu'on rencontrerait un cours d'eau tant soit peu navigable. Un système pareil rendait évidemment l'utilité de la ligne projetée fort problématique, pour ne pas dire même nulle, pendant les longs mois de l'hiver. Mais on estimait généralement à cette époque qu'étant donné le rude climat de la Finlande, les voies ferrées ne pourraient en tout cas pas être maintenues ouvertes au trafic pendant toute la durée de l'année. Encore plusieurs années après cette époque le célèbre écrivain et philosophe J. V. Snellman, plus tard chef du département des finances du Sénat de Finlande, déclarait dans une polémique contre les adversaires du chemin de fer, qu'il croyait fermement à la possibilité de pouvoir maintenir les lignes de chemin de fer ouvertes plus longtemps que les canaux et au moins pendant une durée de neuf mois par an.

Ce premier projet caractérise les idées qu'on avait alors, non seulement en Finlande, mais aussi à l'étranger au sujet des chemins de fer. La ligne devait se composer de rails emboîtés dans des poutres. La longueur de la

ligne projetée était d'un peu plus de 90 km.; on devait changer de chevaux tous les 30 km.; aussi espérait-on que les trains feraient tout le trajet en moins de 24 heures. Le trafic devait avoir lieu alternativement dans chaque direction. Les trains arrivés un jour à Helsingfors devaient s'en retourner le lendemain vers le nord. En cas d'augmentation du trafic, pouvant nécéssiter l'envoi journalier d'un train dans chaque sens, on devait établir vers le milieu de la ligne une double voie de manière à leur permettre de se rencontrer. Dès que l'autorisation de procéder aux travaux préliminaires fut obtenue ceux-ci furent confiés à deux ingénieurs M.M. A. Appelberg et Georg Strömberg. Ceux-ci se mirent à l'œuvre durant l'été de 1849 et continuèrent leurs études en 1850; le 1 mai 1851 l'ingénieur en chef présenta son rapport au sujet du chemin de fer. L'enquête préliminaire avait démontré l'inutilité de construire une ligne aboutissant à un cours d'eau d'une importance aussi faible que celle de la petite rivière sur laquelle se trouve Turkhauta, aussi les ingénieurs continuèrent-ils leur étude préliminaire et choisirent-ils comme tête de ligne la ville de Tavastehus, située non loin de Turkhauta. Les frais de construction furent évalués à 1 ½ million de roubles [1]) (6 millions de marks) c'est-à-dire environ 56'000 francs par kilomètre. Cependant les circonstances ne se prêtaient pas à la solution de questions du genre de celle dont nous venons de parler. L'attention du gouvernement fut bientôt attirée par les complications politiques de plus en plus graves qui aboutirent à la longue guerre d'Orient.

Il est probable que l'éxécution d'un travail aussi considérable que celui de la construction de la ligne de chemin de fer projetée aurait eu à surmonter des difficultés par suite du manque de capitaux, qui à cette époque entravait le développement général du pays. Les épargnes réalisées sur les fonds d'état étaient en tout cas insuffisantes à couvrir les frais de construction et les circonstances politiques du moment ne permettaient ni d'imposer de nouvelles charges ni de contracter des emprunts. En effet selon la constitution de la Finlande, sanctionnée par les empereurs de la Russie, tout

[1]) A cette époque le rouble constituait encore l'unité monétaire de la Finlande; ce n'est qu'en 1862 que fut opérée la réforme qui donna à la Finlande pour unité monétaire le *mark* à cent *penni*, correspondant exactement au franc.

impôt ou emprunt devait être consenti par les représentants de la nation convoqués en diète, et il n'y avait guère à espérer une telle convocation sous le règne de Nicolas I.

La construction projetée du chemin de fer donna lieu, il est vrai, à la publication, dans une revue littéraire, d'un article au sujet des chemins de fer en général, le premier article de ce genre en Finlande, mais cet article ne fut pas suivi d'autres et la question put paraître enterrée.

Les esprits étaient occupés ailleurs.

La guerre d'Orient entraina des dérangements profonds dans le développement économique de la Finlande. Les relations commerciales avec l'étranger furent complètement interrompues, plusieurs ports du golfe de Bothnie furent bombardés et pillés par l'ennemi, un grand nombre des navires de la flotte marchande du pays furent brulés ou confisqués par les croiseurs anglais, le tonnage de la marine marchande fut diminué de 60 %. Il est évident que dans des circonstances pareilles on ne pouvait s'occuper de la question des chemins de fer, aussi celle-ci paraît-elle avoir été complètement abandonnée pendant cette époque.

Ce ne fut que sur l'initiative et par l'ordre de l'empereur Alexandre II que cette question fut remise à l'ordre du jour et que le Sénat prit des mesures énergiques pour en déterminer la solution rapide.

Par ordre du gouvernement un comité composé de plusieurs sénateurs et de fonctionnaires supérieurs fut constitué. On lui adjoignit le chef du corps des ingénieurs, le colonel Knut Stjernvall, frère de l'auteur du premier projet de chemin de fer, projet qui fut de nouveau tiré de l'oubli, où l'avaient plongé 5 ans auparavant les circonstances politiques, et soumis à une nouvelle étude.

Cette décision du gouvernement donna à la question une actualité nouvelle, les journaux s'en mêlèrent et dans une foule d'articles soumirent cette question à une discussion approfondie. J. V. Snellman, dont nous avons parlé plus haut, fut un des défenseurs les plus enthousiastes du nouveau projet. Dans une longue suite d'articles il démontra toute l'utilité des chemins de fer pour le développement du pays, il posa les principes fondamentaux du futur réseau ferré finlandais, dont le principal objet devait être selon lui de

réunir l'intérieur du pays aux ports des golfes de Bothnie et de Finlande et d'ouvrir ainsi une communication régulière entre les vastes systèmes lacustres de l'intérieur et la mer. En Finlande, de même que du reste partout ailleurs, les chemins de fer ne manquèrent pas de détracteurs passionnés et plusieurs patriotes sincères et éclairés exprimèrent dans des articles énergiques leurs doutes au sujet de l'utilité du nouveau système de communication, et la crainte de voir les dépenses entrainées par ces constructions si dispendieuses aggraver encore la position financielle déjà si médiocre de notre pays. Plusieurs des hommes les plus remarquables de l'époque proposaient de bâtir au lieu de chemins de fer un réseau de canaux destinés à réunir entre eux les différents systèmes lacustres. Ils fondaient leur opinion sur le fait que dans un pays aussi riche en eau que la Finlande, les canaux paraissaient appelés à jouer un plus grand rôle que les chemins de fer.

La polémique au sujet des voies ferrées porta aussi sur le tracé des lignes dont la construction était jugée la plus urgente. A ce sujet les opinions divergaient considérablement. Un des articles les plus remarqués de cette polémique, article attribué au chef du département des finances du Sénat de Finlande le baron L. G. v. Haartman, préconisait en premier lieu la construction d'une ligne de Saint-Pétersbourg à Åbo avec embranchement sur Helsingfors. Il est naturel que la construction en premier lieu d'une ligne aboutissant à l'insignifiante petite ville de Tavastehus, dont la population n'était que d'environ 2'700 habitants, ne pouvait manquer de provoquer chez bien des gens des doutes sérieux au sujet de l'utilité de ce premier tronçon du réseau finlandais. L'avenir devait montrer qu'en effet le choix de cette ligne comme point de départ et base fondamentale du dit réseau constitua une faute des plus graves.

En 1856 le colonel Knut Stjernvall soumit au comité le projet revu et corrigé de la ligne en question. Les frais de construction avaient été portés à 8,8 millions de francs, c'est-à-dire 50 % de plus que dans le premier projet. Des divergences assez vives se produisirent à ce sujet dans le conseil même, mais le projet n'en fut pas moins adopté.

Le comité s'occupa aussi d'un autre projet de chemin de fer destiné à relier Viborg à Saint-Pétersbourg à et ordonna même une étude préliminaire de la ligne.

Les divergences qui s'étaient produites dans le sein du comité au sujet du choix des premières lignes à construire se reproduisirent aussi lors de la discussion des différents projets par les membres du gouvernement national. C'est ainsi que le chef du département des finances du Sénat, le baron Haartman, préconisait en premier lieu la construction de lignes dans les contrées du sud, où la densité de la population était plus grande, et destinées à relier entre elles et à Saint-Pétersbourg les villes les plus populeuses de ces contrées. En dépit de ses efforts la majorité, et avec elle le gouverneur-général, le comte Berg, se prononça en faveur du projet de la ligne de Tavastehus et c'est ce projet qui fut soumis à l'approbation de l'Empereur Grand-Duc, lequel y apposa sa sanction le 4 mars 1857.

Aussitôt cette sanction obtenue, le Sénat nomma une „Direction du chemin de fer", qui fut chargée de faire commencer immédiatement les travaux de la ligne projetée. Le sénateur Nordenstam, un des hommes les plus énergiques du pays, administrateur distingué, fut nommé président de ce comité. La direction proprement dite des travaux fut confiée au colonel Knut Stjernvall, dont les efforts et les travaux continuels, ainsi que la propagande active qu'il avait faite dans le pays, avaient contribué de beaucoup à vaincre les préjugés des personnages influents et de l'opinion publique et à les convaincre de l'indispensabilité des chemins de fer en Finlande.

La tâche de la nouvelle direction du chemin de fer était une tâche ingrate, lourde de responsabilités et de soucis. De bien des côtés l'œuvre de cette direction a été sévèrement critiquée; le plus grand reproche qu'on lui a adressé fut de ne pas avoir suffisamment observé toute l'économie possible. L'avenir devait démontrer toute l'injustice de cette accusation, dûe en premier lieu à l'ignorance générale et au manque absolu d'expérience en la matière. En effet de toutes les personnes qui dirigèrent les travaux c'est à peine s'il s'en trouvait une seule qui eût jamais voyagé en chemin de fer et ce qu'il y a de certain, c'est qu'aucune d'entre elles n'avait jamais pris part à la construction d'une voie ferrée. Le seul qui fit exception à cette règle était le colonel Stjernvall: ayant occupé un emploi important en Russie dans la direction des travaux de la grande voie ferrée de Saint-Pétersbourg à Moscou, il avait ainsi acquis une connaissance approfondie de ce genre de travaux. La direction du

chemin de fer fit son possible pour remédier à ce manque d'expérience; elle obtint du gouvernement l'envoi successif à l'étranger et aux frais de l'état des principaux ingénieurs de la ligne dans le but d'y étudier la construction des chemins de fer.

Le cadre de cet aperçu ne nous permet pas de relater le détail des travaux. Aussi nous bornerons nous ici à indiquer certaines circonstances caractéristiques de ce premier essai de construction de voies ferrées en Finlande, circonstances qui contribuèrent beaucoup à élever les frais de l'entreprise.

Le gouvernement avait ordonné de mettre à la disposition des ingénieurs en qualité d'ouvriers un certain nombre de prisonniers employés jusqu'alors aux travaux du canal de Saïma, entre le grand lac du même nom et le golfe de Finlande, travaux qui furent terminés en 1855. Cette mesure nécessita l'organisation d'un bagne spécial, qui fut placé au milieu de la ligne, à Hyvinge, où l'on prévoyait que le percement d'une chaîne de collines nécessiterait des travaux fort considérables. La construction des bâtiments du bagne, le traitement du personnel de garde et les autres frais qu'occasionna l'entretien de cette main-d'œuvre, entraîna une dépense de plus de 600'000 francs.

On ne s'était pas encore rendu compte de l'importance de communications télégraphiques entre les différents chantiers de travail, aussi ne construisit-on jusqu'à l'achèvement complet des travaux, aucune ligne télégraphique le long de la voie. Afin d'assurer toutefois les communications entre les divers chantiers, on les réunit entre eux par une route provisoire qui entraîna une dépense de 176'000 francs.

L'alimentation des ouvriers fut aussi une question qui, si elle ne contribua pas d'une manière considérable à l'augmentation des frais de construction de la ligne, n'en occasionna pas moins des désagréments de toutes sortes aux membres de la direction. On avait décidé d'établir en vue de cette alimentation un système de cantines, organisation fort dispendieuse qu'on se garda d'adopter lors de la construction des autres lignes. En effet, les efforts exagérés que fit la direction pour assurer le bien-être des ouvriers ne lui valut que des désagréments, soit de la part des ouvriers, qui se plaignaient des prix soit-disant exagérés des cantiniers et de la mauvaise qualité des produits, soit des cantiniers qui se plaignaient de ce que les ouvriers

au lieu d'acheter leurs produits chez eux se les procuraient chez les paysans des environs.

Ce qui contribua le plus à l'exorbitance du prix de revient de cette première ligne en comparaison de celui des lignes qui furent bâties plus tard fut sans contredit la durée des travaux; on mit 5 ans pour construire une ligne d'un peu plus de 100 km. de long. Cette lenteur fut dûe en premier lieu au manque de ressources. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, le gouvernement était dans l'impossibilité de se procurer les sommes nécessaires au moyen d'un emprunt. Ce n'est qu'en 1859 qu'une partie d'un emprunt contracté en vue des dépenses occasionnées par la guerre d'Orient fut affecté aux travaux de la ligne.

Le gouvernement en était donc réduit aux économies accidentelles qui pouvaient être réalisées sur le budget, aussi avait il été décidé que des 2'200'000 roubles alloués pour les travaux on n'en employerait la première année (1857), que 150'000 roubles, pendant les années suivantes jusqu'à 1860, 5—600'000 roubles et en 1861, 360'000 roubles. Cette répartition des frais se montra être fort défectueuse et contribua beaucoup à l'augmentation des dépenses; on fut souvent obligé d'interrompre l'exécution des travaux faute d'argent. Ainsi au mois d'avril 1859 l'ingénieur en chef reçut l'ordre de veiller à ce que l'allocation de 200,000 roubles pour l'année courante ne soit pas dépassée; un peu plus tard on lui enjoignit de ne dépenser sous aucun prétexte plus de 25,000 roubles par mois. Vers la fin de l'année 1859 la direction du chemin de fer dut reconnaître l'impossibilité d'achever les travaux sans allocation supplémentaire; elle demanda une augmentation de fonds de 1'000'000 de roubles auxquels furent ajoutés plus tard encore 400,000 roubles.

C'est dans ces conditions que les travaux se prolongèrent pendant plusieurs années et n'avancèrent que très lentement. Aussi l'attention et l'intérêt du public pour la construction de cette première ligne, étaient-ils si faibles que ce n'est que très rarement que les journaux du temps contenaient quelque insignifiante notice au sujet de l'avancement des travaux. Ce n'est que lorsque ceux-ci approchèrent de leur terme que l'intérêt du public s'éveilla, surtout après l'arrivée à Helsingfors, au commencement de l'année 1861, des premières locomotives. Au mois d'août la direction du chemin de fer organisa, le

soir, après l'achèvement des travaux sur la ligne, de petites excursions qui mirent le public de la capitale à même d'essayer ce genre de locomotion jusqu'alors inconnu dans le pays. La joie du public à l'occasion des progrès réalisés ainsi dans le système des communications du pays fut grande et se traduisit dans de nombreux articles de journaux et par l'organisation de festivités à l'occasion du départ des premiers trains.

Ce n'est que le 31 janvier 1862 que la ligne fut ouverte dans toute son étendue et qu'un train d'inauguration, le premier en Finlande, la parcourut d'un bout à l'autre. Cet évènement donna lieu à de grandes fêtes. Les journaux relatèrent ce premier voyage dans ses moindres détails et de tous côtés fut exprimé l'espoir de voir sous peu s'augmenter le réseau naissant des chemins de fer finlandais.

Enfin le 17 mars suivant la première voie ferrée de la Finlande fut ouverte à la circulation régulière, si toutefois ce nom peut être appliqué au modeste trafic des premiers temps. Le nombre des trains dans chaque direction n'était en effet que de trois par semaine (lundi, mercredi et vendredi de Helsingfors à Tavastehus, et mardi, jeudi et samedi de Tavastehus à Helsingfors). Le dimanche était jour de repos.

C'est en premier lieu à des raisons d'économie qu'il faut attribuer la parcimonie des trains; ainsi qu'à la déception profonde qu'avait provoquée, aussi bien dans le public que parmi les membres du gouvernement, l'excédant du prix de revient de la ligne sur la dépense prévue à cet effet.

Au lieu des 8,8 millions de francs, la construction du chemin de fer en avait englouti 14,4 millions, c'est-à-dire plus de 60 % de plus que la dépense prévue.

Les adversaires du chemin de fer triomphaient, leurs sombres prédictions que les dépenses nécessitées par l'établissement d'un réseau ferré étaient au dessus des forces du pays, paraissaient vouloir se réaliser. Le premier enthousiasme passé une réaction se produisit, et le public ressentit pour la cause des chemins de fer un pessimisme profond, qui pendant de longues années entrava le développement ultérieur du réseau finlandais.

On ne prit pas suffisamment en considération qu'à part les causes ci-dessus indiquées de ce supplément de dépenses, il avait en outre été nécessaire de modifier et d'étendre le premier projet.

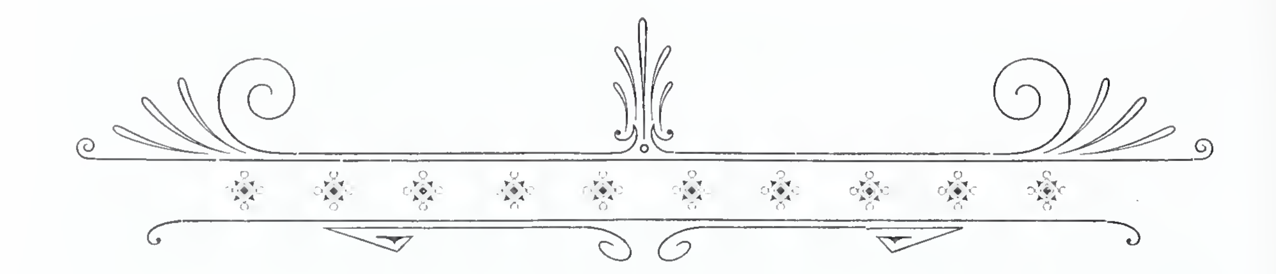
Les embarras financiers que cette augmentation imprévue des dépenses du chemin de fer occasionna au gouvernement, furent d'autant plus sensibles que l'état général des finances du pays traversait une crise des plus difficiles. Une suite d'années de disette avait lourdement grevé le budget et augmenté la pauvreté de la population. Le commerce se ressentait encore de l'anéantissement que lui avait infligé la guerre d'Orient, les finances n'étaient donc nullement florissantes et cependant de nouvelles et fortes dépenses étaient à prévoir. Dans le programme des améliorations à apporter au bien-être général du pays, dont l'empereur avait fait part au gouvernement du Grand-Duché en 1856, il faisait ressortir la nécessité, non seulement d'un réseau de chemins de fer, mais aussi celle d'un certain nombre de canaux destinés à relier entre eux les lacs du pays, ainsi que celle de plusieurs mesures destinées à répandre dans le peuple les bienfaits de l'instruction. Différents comités avaient travaillé pendant plusieurs années à l'étude de ces questions. Plusieurs projets avaient été élaborés, mais leur réalisation nécessitait de nouvelles dépenses et, ainsi que nous l'avons déjà dit, aucune nouvelle imposition n'était possible, d'après la constitution, sans le concours de la diète.

Mais ce ne furent pas seulement les dépenses occasionnées par la construction du chemin de fer qui causèrent dans notre pays un désenchantement profond. L'esprit de réaction et le pessimisme qui, jusque vers 1870 dominèrent les esprits et entravèrent au plus haut degré le développement ultérieur du réseau des chemins de fer finlandais, furent alimentés et activés par le mauvais résultat financiel que donna l'exploitation de la nouvelle voie ferrée, résultat susceptible de désenchanter même les partisans les plus enthousiastes des chemins de fer. On ne s'aperçut que trop tard, qu'en ne se conformant pas aux théories suivies à l'étranger de ne relier entre eux par chemins de fer que les centres commerciaux ou industriels les plus importants du pays, on avait commis une grave faute. Tavastehus, bourgade insignifiante et peu développée, n'était nullement une tête de ligne convenable; la ville ne sut tirer aucun profit du nouveau moyen de communication qui lui était offert

et l'on s'y plaignit du fait que, grâce au chemin de fer, les habitants étaient à même de se procurer à Helsingfors toutes sortes d'objets à meilleur marché qu'à Tavastehus même.

Le projet élaboré par Stjernvall prévoyait que les dépenses d'exploitation s'élèveraient à 356'000 francs et que les revenus du trafic monteraient à 880'000 francs. Le bénéfice net devait être par conséquent de 524'000 francs; au lieu de cela c'est à peine si les revenus de la ligne, durant les six premières années, suffirent à couvrir les frais d'exploitation.

Le gouvernement fut donc obligé de prélever sur d'autres fonds les sommes nécessaires au remboursement des intérêts de l'emprunt fait en vue du chemin de fer, ainsi que celles nécessaires à couvrir le déficit. Ces circonstances suffisent amplement à expliquer l'arrêt qui se produisit dans la construction de nos chemins de fer. En 1861 une commission fut instituée pour étudier de nouveaux projets de voies ferrées. Cette commission élabora plusieurs projets et fit même procéder aux travaux préparatifs d'une ligne de Viborg à Saint-Pétersbourg (B. 8. 9. 10.), ainsi qu'à ceux d'une autre ligne destinée à réunir le bourg de Lahtis (au bord du Vesijärvi, extrémité sud de l'important système lacustre du Päijänne) à la ligne déjà existante de Helsingfors—Tavastehus (B. 4. 5); il ne fut toutefois donné aucune suite à ces projets, les esprits étaient encore trop sous l'influence des mauvais résultats du premier essai de chemin de fer tenté dans notre pays. Les ingénieurs et les ouvriers qui avaient travaillé à la première ligne furent congédiés, sauf un petit nombre d'entre eux qui furent attachés au service permanent de la ligne; les instruments et les machines achetés à grands frais furent mis de côté. Il est probable que la construction des chemins de fer aurait été abandonnée pour longtemps, si l'empereur Alexandre II n'avait, en 1867, pris l'initiative de la construction d'une voie ferrée de Saint-Pétersbourg à Helsingfors.



II. Les premières Diètes et la question des chemins de fer.

Depuis 1809 la Diète n'avait pas été convoquée, aussi ce fut-il avec un sentiment d'intime satisfaction que le peuple finlandais accueillit le manifeste Impérial du 18 juin 1863, par lequel l'Empereur Grand Duc Alexandre II ordonnait la convocation des États en diète plénière à Helsingfors pour le mois de septembre de la même année. La solennité de cette réunion des représentants de notre peuple qui marquait une résurrection de la vie politique et de l'antique constitution du pays, fut encore rehaussée par le fait que l'Empereur, accompagné de plusieurs des membres de la famille impériale et de ses ministres, vint en personne ouvrir les séances de la Diète par un discours mémorable par les vues libérales qu'il contenait et par l'assurance solennelle d'un maintien inviolable des droits et des privilèges qui avaient été accordés à la Finlande lors de sa réunion à l'empire.

Cet acte mémorable eut lieu dans la salle du trône du palais impérial à Helsingfors le 18 septembre 1863.

La réunion des États eut une influence de tout premier ordre sur la question des chemins de fer. En effet, dès cette première Diète les représen-

tants de la nation témoignèrent aussi pour cette branche du développement national un intérêt profond qui ne s'est jamais démenti depuis. Ainsi que nous le verrons plus loin, les États n'ont reculé devant aucun sacrifice lorsqu'il s'est agi de créer ou de développer notre réseau ferré.

Plusieurs projets de nouvelles voies ferrées furent soumis à l'étude de la diète de 1863 - 1864. Le peu d'importance qu'on attachait encore alors à la question des chemins de fer ressort du fait que, tandis que les projets de nouvelles lignes firent plus tard l'objet de propositions importantes, les projets soumis aux États en 1863 ne furent même pas jugés dignes de former une proposition à part. On se contenta de les insérer dans une proposition sur des projets généraux en vue d'une augmentation du bien-être public, proposition qui comprenait entre autres certaines mesures d'instruction publique, la construction de routes, de canaux et de chemins de fer, la culture des marais et la construction des phares. Cette proposition confiait à la diète le soin de décider quelle partie des sommes affectées au relèvement du bien-être public serait employée à la construction des canaux et combien on assignerait à celle des chemins de fer. Remarquons toutefois que la proposition préconisait la construction de lignes de chemins de fer, comme étant plus favorables pour le développement du commerce national que les canaux, grâce à la rapidité plus grande des transports, et secondement par le fait que les canaux étaient impraticables durant la plus grande partie de l'année. La proposition recommandait en premier lieu la construction d'une ligne de Riihimäki, (station de la ligne Helsingfors—Tavastehus, à 71 kil. de Helsingfors) à Viborg, d'où l'on espérait que la continuation de la ligne jusqu'à Saint-Pétersbourg serait entreprise par l'industrie privée. La proposition projetait en outre une continuation de la ligne Helsingfors—Tavastehus jusqu'à la ville de Tammerfors (C. 4. 3.), dont le développement industriel allait croissant de jour en jour.

Enfin deux pétitions présentées aux États demandaient que le gouvernement s'engageât à accorder une subvention à deux compagnies privées projetées qui se proposaient de construire deux lignes de chemins de fer destinées à réunir au réseau déjà existant l'une la ville d'Åbo (B. 2), l'autre celle de Borgå (B. 5). Ces pétitions furent toutefois écartées par la diète.

Toute autre fut l'attitude des États à l'égard des lignes proposées par le gouvernement. Les six millions de francs nécessaires à la construction du premier tronçon de la ligne Riihimäki—Viborg, c'est-à-dire du tronçon Riihimäki—Lahtis, furent votés sans aucune difficulté, de même que les neuf millions de francs nécessaires à la prolongation de la ligne de Helsingfors à Tavastehus jusqu'à Tammerfors. La seule modification au projet primitif fut que les États décidèrent que la ligne de Tammerfors serait construite avant celle de Lahtis. Remarquons toutefois que les sommes ainsi votées ne devaient être accordées que dans le cas où les revenus de l'état y suffiraient, déduction faite des dépenses prévues pour le développement des écoles du peuple et pour la construction des phares, dépenses que les États placèrent en premier lieu. Les représentants de la nation se déclarèrent disposés à de grands sacrifices en vue de la réalisation de ces projets: on vota un nouvel impôt sur le revenu. On espérait toutefois réussir à couvrir la plus grande partie des dépenses au moyen de la réforme de la loi sur la distillerie des eaux-de-vie. Le système, en vigueur jusqu'alors, de la distillation domestique fut, en dépit d'une résistance opiniâtre de la part de l'ordre des paysans, aboli et la distillerie transformée en une industrie usinière sujette à une taxe très élevée et de plus limitée à un maximum de production.

On peut donc dire avec raison que la représentation nationale fit tout ce qui dépendait d'elle, pendant cette diète de 1863—64, caractérisée par un patriotisme élevé et enthousiaste, pour contribuer à l'extension du réseau naissant des chemins de fer finlandais. Malheureusement l'avenir devait montrer que ces beaux projets n'étaient pas encore mûrs et qu'il se passerait encore bien du temps avant qu'on puisse les réaliser. En effet plusieurs des calculs faits par les États à ce sujet se montrèrent erronés dans la pratique.

Les années suivantes furent mauvaises au point de vue des récoltes; l'impôt sur le revenu ne donna pas ce qu'on avait attendu qu'il produirait et, circonstance plus grave encore, les grandes espérances qu'on avait fondées sur la taxe des eaux-de-vie furent complètement déçues. Une crise économique se déclara qui paralysa complètement le développement industriel et refroidit sensiblement les velléités d'initiative qui existaient chez les capitalistes. Les millions sur lesquels on avait compté se réduisirent à néant.

En dépit du mauvais résultat qu'avaient donné les mesures financielles, le gouvernement résolut, en partie dans le but de venir en aide aux classes pauvres, écrasées par la disette, de faire construire au moins une partie des lignes projetées. Dans les cercles gouvernementaux on était toujours d'avis que, des deux lignes décidées, la plus urgente était celle de Lahtis et son prolongement futur jusqu'à Saint-Pétersbourg, et non, comme l'avaient décidé les États, celle de Tammerfors. Se basant sur le mauvais état des finances et sur le fait que les frais de construction de la ligne de Lahtis étaient considérablement inférieurs à ceux de la ligne de Tammerfors, le gouvernement essaya de faire triompher son projet en dépit de la décision de la diète et ordonna l'ouverture des travaux sur la ligne Riihimäki—Lahtis. Cette décision provoqua aussitôt qu'elle fut connue un mécontentement général dans le pays entier; la presse périodique s'opposa énergiquement à l'exécution d'une mesure qui, tout en étant dictée par des intentions parfaitement louables, n'en était pas moins contraire au vote des représentants de la nation et par conséquent inconstitutionnelle. Le gouvernement, désireux d'éviter un conflit politique, abandonna son projet, révoqua l'ordonnance, mais la ligne projetée par les États ne fut pas mise en oeuvre et la question des chemins de fer était encore en suspens lorsque se réunirent, en 1867, pour la seconde fois, les États de Finlande.

La diète de 1867, qui se réunit à Helsingfors au mois de janvier, ne fut contre toute attente saisie d'aucune proposition relative à la construction de voies ferrées. On n'ignorait pas dans le public qu'au lieu des anciens projets de lignes de Lahtis et de Tammerfors, examinés et approuvés par la précédente diète, on travaillait à l'élaboration du projet d'un réseau beaucoup plus vaste, dont les ramifications devaient s'étendre jusqu'à Saint-Pétersbourg. L'empereur Alexandre avait à maintes occasions exprimé son intérêt pour ce projet et dans le gouverneur-général, le comte Adlerberg, il avait un partisan énergique et actif de ses opinions. Mais cette grosse question présentait des difficultés si nombreuses et si considérables que ce ne fut que vers la fin de la session de la Diète que la proposition impériale concernant la construction de la ligne Helsingfors—Saint-Pétersbourg put être soumise à l'étude des États.

Une question qui dès le commencement de la session occupa beaucoup l'opinion publique, fut celle des mesures à prendre en vue de diminuer le prix de revient des lignes futures et de permettre ainsi, en dépit du peu de ressources de notre pays, un développement plus considérable du réseau ferré. Les résultats obtenus en Norvège par l'établissement d'un certain nombre de lignes à voie étroite avaient éveillé l'attention générale. Le „Helsingfors Dagblad", le plus important journal du pays, ouvrit une campagne énergique et habile en faveur des constructions à voie étroite, se basant sur le fait qu'en Alsace, en Lorraine et en Norvège on avait, grâce à ce système, réussi à abaisser le prix de revient à 70'000 ou 80'000 francs par kilomètre, tandis que la ligne de Helsingfors—Tavastehus en avait couté 134'000. Le journal proposait au gouvernement d'envoyer un ingénieur finlandais étudier la question sur place.

Ce n'était du reste pas la première fois que la question des chemins de fer à voie étroite était soulevée dans les cercles gouvernementaux; la diète de 1863—1864 avait déjà été saisie d'un projet de ce genre, mais il n'avait donné lieu à aucun résultat. Le gouvernement avait proposé aux États d'assigner une somme de 104'000 francs à la construction d'une ligne d'essai à voie étroite, mais les États écartèrent cette proposition et déclarèrent qu'il serait plus économique et tout aussi sûr de s'en tenir aux résultats que donnerait une ligne à voie étroite qu'on était alors en train de construire en Suède.

Dans les milieux spécialistes on envisageait toutefois cette question d'un œil bien moins sympathique. En réponse aux articles du Helsingfors Dagblad, un certain nombre des principaux ingénieurs du pays publièrent une étude détaillée, dans laquelle ils déconseillaient l'envoi d'un ingénieur à l'étranger, considérant qu'une telle mesure n'aurait pour tout résultat que de retarder encore l'entreprise des travaux. Ils exprimaient en outre leur conviction que, grâce à l'expérience acquise par la construction de la ligne de Tavastehus, on arriverait sans aucun doute à une diminution considérable du prix de revient des lignes futures.

Dans un rapport que le gouvernement soumit aux États de 1867 concernant la non-exécution des lignes de Lahtis et de Tammerfors, votées,

ainsi que nous l'avons vu plus haut par la diète de 1863, on faisait ressortir que les revenus des impôts créés par la diète avaient été insuffisants même à couvrir les dépenses entrainées par certaines mesures d'utilité publique que les États eux-mêmes avaient déclaré plus importantes que la construction des chemins de fer et que par conséquent, tous les fonds disponibles ayant été absorbés par ces mesures, on s'était vu dans l'obligation de ne pas donner suite aux travaux des lignes nouvelles.

Le 23 mars le journal officiel déclara que le gouverneur-général travaillait au projet de la ligne de Saint-Pétersbourg, que des pourparlers avaient été engagés à ce sujet avec les ministres de l'empire et avec des spécialistes en la matière et que le résultat de ces travaux serait une proposition impériale en vue de la construction de cette ligne, proposition qui serait probablement soumise aux États avant la clôture des sessions de la Diète alors assemblée. Quant à la question de la largeur de la voie, l'article disait que le gouvernement, ne voulant pas entrainer des dépenses au dessus des forces et des besoins du pays, avait résolu de faire étudier cette question dans différents pays étrangers et se proposait d'y envoyer dans ce but deux ingénieurs choisis l'un parmi les adversaires, l'autre parmi les partisans du système à voie étroite, de manière à obtenir ainsi des données complêtes et sûres au sujet des avantages et des défauts des différents systèmes.

Ce ne fut que le 10 mai, c'est-à-dire quelques semaines seulement avant la clôture de la session législative, que la proposition impériale d'un chemin de fer de Riihimäki à Saint-Pétersbourg fut remise aux États. Les dépenses, calculées à raison de 105'000 francs par kilomètre, étaient évaluées à environ 39 millions de francs.

Selon la volonté expresse de l'empereur, l'entreprise entière devait „dépendre uniquement du gouvernement finlandais et les travaux être dirigés et contrôlés par des ingénieurs finlandais, afin de mettre à profit tous les avantages qui pouvaient résulter d'une connaissance approfondie du pays, de ses besoins et de ses ressources.“ Le 22 mai la commission de la diète avait terminé ses travaux et soumit son rapport aux États. Il ne restait à ceux-ci qu'environ une semaine pour discuter la question. Le rapport de la commission exprimait l'espoir que la nouvelle ligne serait à même,

grâce à une exploitation rationnelle et un système économique de construction, de couvrir les frais d'exploitation et l'intérêt des sommes engagées. En même temps il faisait ressortir la grande différence des frais d'établissement que pouvaient entrainer les différents principes de construction et préconisait l'économie la plus stricte, afin de permettre une extension du réseau dans d'autres contrés du pays. Faute de renseignements suffisants, la commission s'abstenait toutefois de recommander tel ou tel système de construction.

Dans le sein même de la diète, l'ordre de la noblesse et celui du clergé, ainsi que la bourgeoisie votèrent la garantie nécessaire pour contracter un emprunt en vue de la nouvelle ligne. L'ordre des paysans se borna à consentir à ce que la construction de la ligne de Tammerfors fût remise à plus tard et que la somme annuelle de 1'800'000 francs, provenant de la taxe sur l'eau-de-vie, et que la diète précédente avait déjà destiné aux travaux des chemins de fer, fût consacrée aux annuités d'un emprunt pour la nouvelle ligne. Les questions d'impôts nouveaux ne pouvant, selon la constitution finlandaise, être réglées que par l'assentiment unanime des quatres ordres, et les efforts des trois autres ordres en vue de décider celui des paysans à se ranger à leur avis ayant été infructueux, on ne put obtenir une garantie intégrale de l'emprunt en question. En conséquence le gouvernement ne fut autorisé à faire construire la ligne qu'en employant à cet effet les économies disponibles des fonds d'état et le produit de l'exploitation des bois de la couronne et de la taxe sur les eaux-de-vie, en tant que ces ressources n'avaient déjà été destinées à d'autres besoins par la diète.

Au sujet de la méthode de construction les États s'exprimèrent comme suit: une des questions les plus importantes est celle du meilleur système à adopter. Les différences du prix de revient des lignes étrangères à superstructure lourde et de celles à voie étroite et superstructure légère, ou aussi à voie ordinaire mais avec superstructure légère, sont suffisamment connues. Les frais de construction des lignes appartenant à ces deux dernières catégories ne s'élèvent qu'à environ la moitié du prix de revient des lignes à superstructure lourde. Étant donné que l'utilité maximale des chemins de fer dans un pays n'est atteinte que lorsque le réseau des

lignes s'étend aux différentes contrées du pays et qu'un tel développement du réseau des chemins de fer n'est possible dans notre patrie qu'à condition que le prix d'établissement des lignes soit considérablement moindre qu'il ne l'a été pour la ligne de Tavastehus et qu'il ne l'est prévu pour la ligne projetée de Saint-Pétersbourg, les États considèrent qu'il est de toute importance d'appliquer non seulement aux lignes futures, mais déjà à celle de Saint-Pétersbourg les méthodes de construction les plus avantageuses au point de vue de la dépense."

Un des motifs qui contribua le plus à faire adopter le projet proposé par le gouvernement fut la possibilité, grâce à la construction projetée, de fournir du travail aux populations des contrées ravagées par la disette et de soulager ainsi, en partie du moins, la terrible crise économique que traversait en ce moment notre peuple. Le printemps de l'année 1867, très tardif et très froid, retarda considérablement la croissance des végétaux et compromit fortement la récolte des foins. La situation empira au cours des sessions de la diète. De tous côtés on apprenait que le bétail mourait en masse faute de fourrage et tout faisait prévoir que la moisson des blés serait encore plus mauvaise qu'elle ne l'avait été au cours des années précédentes. Lorsque les États se séparèrent, les esprits étaient inquiets et anxieux et la situation générale paraissait d'autant plus sombre, d'autant plus menaçante que l'état des finances, épuisées par toute une série de mauvaises années consécutives, était des plus précaire. Les caisses de l'état, fortement mises à contribution par les secours distribués pendant les années précédentes, étaient vides et la possibilité de soulager la misère de jour en jour plus grande, moindre que jamais auparavant. Les revenus diminuaient; les douanes par exemple, dont le revenu avait été de 8,3 millions en 1863, tombèrent à 7,3 millions en 1864, à 6,9 millions en 1865 et enfin à 5,6 millions seulement en 1867 (c'est-à-dire 68 % des revenus de 1863, la dernière année de bonne récolte). Déjà dans le sein de la commission de la diète, on avait émis la crainte de voir la construction de chemins de fer rendue nécéssaire comme seul moyen de soulager en quelque mesure les misères de la disette. Cette crainte n'était que trop fondée. L'année de famine 1867 fut la plus terrible que la Finlande ait eu à traverser durant tout le siècle.

Durant les premiers mois qui suivirent la séparation des États, la question de la nouvelle ligne parut oubliée. Le seul fait qui pût indiquer que le gouvernement travaillait à la réalisation du projet, fut l'envoi en Suède, en Norvège et en Écosse, vers la fin de juin, de deux ingénieurs représentant l'un le principe de la voie étroite, l'autre celui de la voie normale; ils furent chargés d'étudier la question de savoir lequel des deux systèmes était le plus favorable sous le rapport du prix de revient.

Dans le public l'opinion en faveur du nouveau chemin de fer était loin d'être unanime; la presse périodique était réservée et envisageait le projet avec un certain pessimisme, ce qui du reste était assez naturel vu la crise économique toujours croissante. L'avenir apparaissait en effet sous des couleurs de plus en plus sombres; le printemps n'avait jamais encore été aussi tardif: à Kuopio la navigation n'était pas encore ouverte vers la mi-juin et vers la fin du même mois un vapeur chargé de blé destiné à secourir la misère à Uleåborg n'avait pu pénétrer jusqu'à ce port et avait dû rebrousser chemin faute de pouvoir forcer les glaces du golfe de Bothnie. Que signifiait la construction d'une ligne qui ne pouvait fournir de travail qu'à quelques milliers d'ouvriers, lorsque le nombre des affamés s'élevait à 400'000! Toutefois il ne manquait pas de gens qui considéraient la question sous un point de vue tout différent.

Quoiqu'il en soit, les travaux préliminaires ne furent entrepris qu'au mois d'octobre, après le retour du gouverneur-général d'un long voyage à l'étranger. Les conciliabules au sujet des travaux avaient lieu à Saint-Pétersbourg et durant l'automne le chef du département des finances du Sénat ainsi que le général Knut Stjernvall, désigné comme directeur de l'entreprise et les deux ingénieurs qui avaient à l'étranger étudié la question de la largeur de la voie, furent appelés à Saint-Pétersbourg pour y discuter les mesures à prendre.

Cette question de la largeur de la voie fut ardemment discutée. Nous avons vu que les États s'étaient déclarés assez nettement en faveur soit d'une ligne à voie étroite, soit d'une ligne à voie normale mais à superstructure légère. L'opinion générale était que l'on finirait par se décider pour une ligne à voie étroite. Heureusement l'opinion contraire était fortement repré-

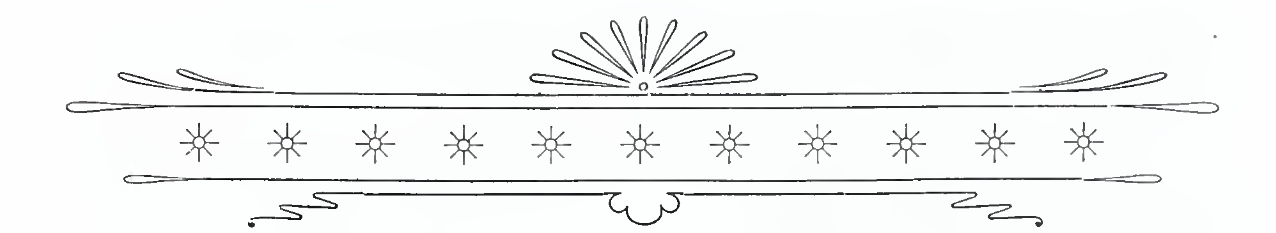
sentée dans le sein du comité et les arguments des membres russes, adversaires déclarés de la voie étroite, avaient une telle valeur qu'ils finirent par remporter la victoire. La ligne de Tavastehus était à voie normale, l'opinion générale des cercles russes était que la ligne devait avoir la même largeur que les lignes de l'empire, enfin la prévision d'une augmentation future du trafic sur une ligne aussi importante que celle dont il était question, faisait aussi pencher la balance vers l'adoption de la voie normale. Toujours est-il qu'après bien des pourparlers la question fut résolue dans ce sens et le comité décida que la ligne nouvelle aurait la même largeur que les lignes russes.

Cette décision entraina néanmoins des difficultés si graves que la question entière du chemin de fer projeté parut fortement compromise. En effet la garantie consentie par les États était loin de suffire aux annuités de l'emprunt que nécessitait la construction de la ligne à voie normale. Un projet de ne construire à voie normale que le tronçon Saint-Pétersbourg - Viborg, où l'on prévoyait un très grand trafic, et de se contenter d'une voie étroite de Viborg à Riihimäki échoua heureusement par le fait que la garantie des États se montra insuffisante même à couvrir les annuités de l'emprunt qu'aurait nécessité cette demi-mesure. Les difficultés paraissaient insurmontables et le bruit se répandit que, vu l'impossibilité de les résoudre, l'entreprise entière allait être abandonnée. Ces bruits ne se confirmèrent heureusement pas et au dernier moment on trouva moyen d'arranger les choses. Des négociations entamées avec le ministère des finances de l'empire aboutirent à une espèce d'association des deux gouvernements. Le gouvernement russe s'engagea à contribuer pour 10 millions de francs à l'entreprise projetée et devait en échange recevoir $1/3$ du bénéfice net de l'exploitation future. Cet arrangement trancha la question et au commencement de décembre 1867, le gouverneur-général reçut enfin le rescrit impérial ordonnant de commencer les travaux et mettant à la disposition de l'entreprise une somme de 10 millions de francs des fonds d'état de l'empire.

Cette nouvelle fut accueillie dans le pays sans aucun enthousiasme; on accepta cette solution avec une sorte de résignation sombre. La famine, de jour en jour plus terrible, pesait sur les esprits et ne laissait aucune place à des sentiments d'optimisme à l'égard de l'importance des chemins de fer pour

le pays. L'adoption pour la ligne projetée du système à voie normale provoqua un mécontentement assez vif: on prévoyait que cette augmentation considérable des dépenses, alors même que l'état des finances était plus mauvais que jamais, que la misère régnait dans tout le pays, rendrait pour longtemps impossible toute extension du réseau ferré vers d'autres régions du pays. Du reste l'attention générale, entièrement dirigée vers les mesures à prendre pour combattre le fléau de la famine, ne s'occupa que fort peu de la question du nouveau chemin de fer. La seule influence directe qu'eut sur la population la publication du rescrit impérial, fut d'attirer dans le sud du pays des milliers d'ouvriers sans pain des contrées du nord, spécialement de l'Ostrobothnie, ravagées par la famine. En vue d'éviter les migrations irréfléchies, les autorités avaient fait publier que les travaux proprement dits ne commenceraient qu'au bout de plusieurs mois, mais rien n'y fit; l'espoir de réussir à soulager par un travail quelconque l'affreuse misère qui les étreignait, fit quitter leurs foyers à des milliers de malheureux qui, arrivés au lieu des travaux futures, n'en furent que plus cruellement déçus. Vers le milieu du mois de janvier 1868, on apprit qu' après maintes difficultés on avait réussi à négocier à l'étranger un emprunt à des conditions très dures (6 % et une retenue sur le capital). Les travaux pouvaient commencer, et le 31 janvier une Direction des travaux fut instituée par le gouvernement; cette direction fut composée en grande partie des mêmes hommes qui avaient déjà fait partie de celle de la ligne de Tavastehus.

Après tant de vicissitudes de tous genres, cette entreprise, grandiose pour un pays aussi pauvre que l'était alors le nôtre, allait donc enfin passer du domaine des projets et des plans à celui de la réalité.



III. Construction de la ligne de Saint-Pétersbourg. La famine de 1867.

Jamais peuple n'a entrepris l'éxécution d'une œuvre aussi considérable que l'était pour notre pays ce nouveau chemin de fer, dans des conditions plus sombres, plus néfastes. Pour quiconque n'a pas vécu à cette époque en Finlande ii est impossible de se faire une idée de l'effroyable misère qui régnait dans tout le pays. Bien que ces circonstances ne paraissent pas, à première vue, devoir rentrer dans le cadre de cette étude, un court exposé de la position économique d'alors n'en est pas moins nécessaire ici, car cette position donna un caractère tout particulier à cette entreprise. De tous cotés régnait la misère la plus terrible, les récoltes, perdues partout, avaient provoqué une famine générale et seules quelques unes des commnnes urbaines les plus riches étaient en mesure de faire face au péril. Le cortège inévitable des maladies occasionnées par la misère, les fièvres et en premier lieu le typhus, provoquèrent une mortalité effrayante, qui s'éleva en 1868 à 140'000 décès sur une population de 1'800'000 âmes, c'est-à-dire que les décès atteignirent **8 %** du chiffre des habitants. La diminution générale de la propulation pendant cette année néfaste fut de plus de 97'000 âmes (5,3 %). Les routes étaient encombrées de malheureux, affamés, déguenillés, qui se trainaient

vers le sud dans l'espoir, vain hélas, de trouver du travail, du pain, soit sur les chantiers du chemin de fer soit dans les villes.

Voici un extrait du rapport que publia après l'achèvement des travaux la Direction du chemin de fer.

„De toutes les années de disette qui ont si souvent mis à une dure épreuve non seulement l'énergie du peuple finlandais, mais aussi son endurance à la souffrance et aux privations de tous genres et sa force de résistance, l'année néfaste de 1867 fut la plus terrible. Une longue suite de disettes précédentes avait épuisé les ressources, les réserves et les fonds de secours de tous genres. La population entière des provinces du nord, chassée de ses foyers par la faim, se ruait vers le sud dans l'espoir trompeur d'y trouver un gagne-pain. Mais ici régnait la même misère. Ce n'était pas seulement le pain qui faisait défaut, mais aussi le travail."

Dans des conditions pareilles on comprendra que la construction de cette nouvelle ligne — une des plus belles preuves de l'énergie du peuple finlandais à endurer, sans jamais désespérer de l'avenir, les privations et les souffrances — fut saluée avec enthousiasme par des milliers de malheureux qui espéraient trouver dans les travaux de la ligne un aide, un gagne-pain, une ressource contre la famine toujours croissante. En effet les travaux eurent sous ce point de vue une influence des plus salutaires — le nombre des ouvriers s'éleva par moments à dix, voire même onze mille, par jour — et les épargnes que purent faire les ouvriers contribuèrent à soulager la misère d'un nombre considérable de familles répandues dans tout le pays.

Aussi ce ne fut-il jamais le manque d'ouvriers qui entrava l'action de la direction des chemins de fer; bien au contraire, les premiers temps, et surtout jusqu'à l'achèvement des travaux préparatoires, la direction était assaillie de demandes d'emploi présentées par des ouvriers, des mendiants, en nombre bien supérieur à celui que pouvaient employer les ingénieurs et dont plusieurs du reste étaient déjà si affaiblis par la famine et les maladies qu'il ne pouvait être question de les employer à des ouvrages aussi pénibles que ceux d'une construction de chemin de fer.

Le soulagement à la misère générale que présentait l'entreprise ne pouvait donc être que très insuffisant dans bien des cas. Vu l'état des finances et conformément au vœu exprimé par les États, la direction observa, dès l'ouverture des travaux et durant toute leur exécution, une économie des plus sévères, souvent même exagérée. La paie des ouvriers varia durant les premiers mois de 80 centimes à un franc par jour et cela à une époque où le pain avait atteint un prix exceptionnellement élevé. A partir du mois de mai on augmenta cependant la paie peu à peu jusqu'à un franc 20 centimes par jour. Tout faibles qu'étaient ses gages, l'ouvrier n'en était pas moins encore soumis à certaines retenues: 4 centimes par jour pour la caisse de secours en cas de maladie et de plus la direction prélevait une certaine partie de la paie en faveur des familles des ouvriers, auxquelles ces sommes étaient envoyées par l'intermédiaire des autorités locales.

La condition des ouvriers était donc fort peu avantageuse, mais il ne pouvait en être autrement vu les circonstances du moment.

Le bas prix des journées de travail contribua il est vrai en une certaine mesure au coût relativement peu élevé de la ligne; remarquons toutefois que la somme de travail exécuté par les ouvriers ne fut — chose fort naturelle du reste — que fort inférieure souvent à celle qu'auraient exécuté des ouvriers mieux rétribués.

Un des principaux soucis de la direction de l'entreprise fut, surtout durant la première période, l'état sanitaire déplorable qui régnait parmi les ouvriers. Les maladies faisaient des ravages effroyables.

La misère, la fatigue occasionnée par les longs voyages à pied qu'avaient fait un grand nombre des ouvriers pour venir des coins les plus reculés du pays chercher le maigre gagne-pain qu'offraient les travaux, étaient évidemment une des causes principales du mauvais état sanitaire des ouvriers, mais non la seule, ainsi que l'indique le compte-rendu publié par la direction de l'entreprise, où il est dit que ces maladies furent, dans bien des cas, occasionnées par la gloutonnerie déraisonnable des malheureux affamés qui arrivaient aux chantiers et se jetaient sans aucune modération sur la nourriture qu'on leur offrait.

Il fallut organiser le long de la ligne un nombre considérable d'hôpitaux pour soigner ces nombreux malades. Au mois d'avril, sur 1631 ouvriers employés aux travaux il y en avait, selon le rapport de la direction, 378 dans les hôpitaux, c'est-à-dire 22 %. L'approche de la belle saison, des chaleurs qui permirent de loger les ouvriers dans des granges et des hangars au lieu de les entasser dans les rares maisons d'habitation de la contrée, provoquèrent une amélioration sensible de l'état sanitaire: au mois de mai le nombre des malades ne constituait déjà plus que les 17 % du total, au mois de juin 13 %, au mois de juillet 9 % et enfin à partir d'août le nombre des malades ne dépassa guère les 4 %, voire même les 2 % du chiffre des ouvriers. Tout terribles qu'ils sont, ces chiffres ne suffisent tout de même pas à donner une idée de l'étendue de la misère parmi ces malheureux. Le rapport de la direction ne mentionne que le nombre des malades, mais passe sous silence celui des morts, au sujet desquels on ne possède aucune statistique; mais le fait suivant suffira à caractériser la mortalité: la direction fut obligée de faire bénir des cimetières spéciaux pour y enterrer les milliers de malheureux que la mort arrachait à la misère. Les souvenirs qui se rattachent aux travaux de la ligne de Saint-Pétersbourg sont donc uniquement des souvenirs de misère lugubre, et cependant c'est de cette même ligne que devait éclore en peu d'années le germe d'un développement florissant du jeune réseau ferré de la Finlande.

Quant aux travaux eux mêmes, ainsi qu'à toutes les mesures qui s'y rattachaient, ils furent conduits avec une énergie et un à propos qui contrastent singulièrement avec la construction de la ligne de Tavastehus et qui montrent combien les hommes qui dirigeaient l'entreprise avaient su mettre à profit l'expérience acquise lors de la construction du premier chemin de fer finlandais et quel soin ils mirent à éviter les fautes commises alors.

L'une des premières mesures prises fut l'organisation d'un service télégraphique complet le long de la ligne entière.

On ne recourut plus cette fois-ci pour l'alimentation des ouvriers au système des cantines qui avait donné des résultats si peu encourageants lors des travaux de la ligne de Tavastehus, mais, en vue de faciliter aux ouvriers l'achat des denrées de première nécessité, on autorisa un certain nombre de

personnes à vendre ces denrées le long de la ligne. La direction, désireuse de soulager autant que possible la misère, fit des achats considérables de farine (elle coûtait alors 36 francs les 100 kilogrammes) qu'elle distribua au prix d'achat parmi les ouvriers. Des cuisines économiques furent organisées à différents endroits, tantôt sur initiative privée, tantôt par les soins de l'administration du chemin de fer. Et partout nous retrouvons le trait le plus caractéristique de cette entreprise, l'économie. C'est surtout dans la construction des bâtiments de la ligne et des stations que cette économie fut généralement exagérée. La plupart de ces bâtiments se montrèrent dès les premiers jours de l'exploitation insuffisants et de dimensions trop exiguës; il fallut bientôt les agrandir et en augmenter le nombre.

L'économie exagérée dont on fit preuve dans la construction des bâtiments du chemin de fer était dûe en partie aussi au tracé même de la ligne à travers des contrées pauvres et fort peu populeuses qui ne permettait pas d'espérer un trafic bien considérable.

Le tracé général de la ligne avait été déterminé en premier lieu par la décision des États et du gouvernement de construire la ligne Riihimäki—Lahtis. Il est évident que cette ligne étant déjà décidée, sa prolongation sur Viborg se présentait comme la solution la plus naturelle, et surtout la plus avantageuse, de la question d'une ligne Helsingfors—Saint-Pétersbourg; d'autant plus que la longue crête sablonneuse qui s'étend de Lahtis vers l'est jusqu'au delà de Viborg formait un soubassement naturel excellent aux travaux de la ligne. Enfin on évitait ainsi la construction de nombreux ponts qu'aurait nécéssité un tracé plus près de la côte.

Ainsi donc au point de vue des frais de construction de la ligne le tracé adopté était des plus avantageux, mais c'était aussi là son seul avantage. De Riihimäki à Viborg la ligne traversait des contrées pour ainsi dire complètement désertes, tandis que, si on l'avait construite quelques lieues plus près de la côte, elle aurait traversé les plus florissants, les plus riches parages du gouvernement de Nyland.

Le tracé général de la ligne avait été adopté définitivement déjà au commencement de l'année 1868. Les villes du bassin du Saima présentèrent toutefois au gouvernement, déjà après l'ouverture des travaux, une pétition

dans laquelle elles demandaient qu'on modifiât partiellement le tracé primitif, de telle manière que la partie de la ligne située à l'ouest de Viborg s'approchât le plus possible de la petite ville de Willmanstrand, sur la côte sud du Saima, afin de faciliter la construction d'un embranchement destiné à relier le bassin du lac au réseau ferré. Cette question fut soumise à une étude détaillée qui provoqua un certain retard dans l'exécution des travaux. Le résultat de cette étude fut un rejet de la pétition. Toutefois le gouvernement promit de faire construire l'embranchement désiré aussitôt que l'état des finances le permettrait.

La construction de la ligne Helsingfors — Saint-Pétersbourg entraina l'exécution des premiers travaux d'art de quelque importance en Finlande: pour le passage du large fleuve de Kymmene on dut établir un pont de fer à treillis d'une portée de 64 mètres. À Viborg même il fallait traverser un bras de mer pénétrant vers le nord à l'intérieur des terres; on établit ici un pont tournant de 23 mètres. La continuation de la ligne à l'est de Viborg, sur terre russe et en partie au travers de la ville de Saint-Pétersbourg, et surtout le choix d'un emplacement convenable pour la gare de cette dernière ville, occasionna aussi pas mal de difficultés. On finit toutefois, grâce au bon vouloir des autorités, par obtenir pour la gare un emplacement des plus favorables au bord même de la Néva, non loin du grand pont de Litejnii, c'est-à-dire au centre même de la ville.

Grâce à l'énergie réellement remarquable que déployèrent les ingénieurs, la ligne entière put être solennellement inaugurée et ouverte au trafic déjà le 11 septembre 1870, jour de nom de l'Empereur Alexandre. Certains tronçons de la ligne avaient été déjà auparavant ouverts au trafic, ainsi le tronçon Riihimäki—Lahtis au commencement de novembre 1869 et celui do Viborg—Saint-Pétersbourg le 1:er février 1870.

La surprise et le contentement furent grands dans le pays lorsqu'on apprit qu'au lieu des trente millions de francs prévus par les constructeurs, cette vaste entreprise n'en avait coûté que 27 ½. Le prix de revient par kilomètre se trouvait être ainsi d'environ 74,000 francs, c'est-à-dire inférieur à celui qu'avait coûté l'établissement des lignes à voie étroite en Norvège et dans certains autres pays.

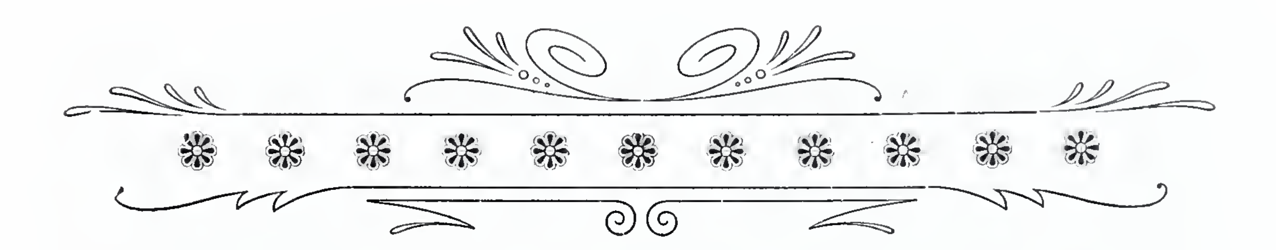
Nous avons déjà indiqué les causes principales d'un résultat aussi inespéré et en vérité exceptionnellement favorable: en premier lieu le bon marché de la main d'œuvre, l'économie méticuleuse qu'on observa jusque dans les moindres détails, les conditions topographiques exceptionnellement favorables que présentaient les contrées traversées par la ligne et d'autres encore. Les frais d'expropriation des terrains montèrent en moyenne à 2,400 francs par kilomètre de ligne, c'est-à-dire à peine la moitié de ce qu'avait coûté l'expropriation des terrains pour la ligne de Tavastehus. Une des principales raisons de ce fait fut la libéralité remarquable de certains grands propriétaires russes. Ainsi le prince Galitzin refusa toute indemnité pour les terrains qui — sur une longueur de neuf kilomètres — furent expropriés dans des propriétés lui appartenant. Et cependant les frais d'expropriation furent excessifs justement en Russie: à Saint-Pétersbourg même ils s'élevèrent à 564'000 francs c'est-à-dire à plus de la moitié du total pour la ligne entière (905'000 francs).

Les travaux avaient été commencés au moment d'une crise économique telle que n'en avait encore jamais traversée le peuple finlandais et bien des patriotes avaient envisagé avec inquiétude les lourdes charges qu'imposaient au pays cette entreprise et l'emprunt si peu favorable qu'elle avait nécessité. Toute autre était la situation lors de l'achèvement des travaux: aux années de disette paraissait vouloir succéder une série de bonnes récoltes, et l'essor que donnèrent à l'activité économique en Finlande, aussi bien qu'ailleurs, les conjonctures favorables de ces années-là, effaça rapidement les traces laissées par la famine.

L'ouverture de la ligne de Saint-Pétersbourg marque une nouvelle phase dans l'histoire du développement des chemins de fer en Finlande. Le résultat obtenu démontrait qu'à condition d'observer une économie rigoureuse, il était possible de construire chez nous des lignes à voie normale pour un prix inférieur même à celui qu'avait coûté à l'étranger l'établissement de lignes à voie étroite. Ce qui fit le plus d'impression sur l'opinion publique fut toutefois le trafic inespéré qui se déclara de suite sur la ligne construite. On entrevit une révolution dans le système des communications du pays et la certitude que les chemins de fer avaient un avenir assuré dans notre pays. L'introduction sur la ligne de Saint-Pétersbourg de vagons américains, à couloir

central et capables d'être chauffés, fut un progrès qui fut accueilli avec une vive satisfaction, d'autant plus que les anciens vagons à compartiments et non chauffables de la ligne de Tavastehus étaient peu conformes aux besoins du trafic dans un pays aussi septentrional que le nôtre.

En dépit de ces circonstances favorables, l'achèvement de la ligne de Saint-Pétersbourg fut suivi d'une période d'inaction semblable à celle qui avait succédé à l'achèvement de la ligne de Tavastehus. C'était comme si les forces et les ressources du pays avaient été complètement épuisées par l'effort qu'on venait de faire et personne ne parut pendant longtemps songer à un développement ultérieur du réseau. Cette période d'inactivité se prolongea pendant plusieurs années, le personnel qui avait mené à bien la grande entreprise qu'on venait d'achever fut licencié et dut se trouver un autre genre d'occupations.



IV. Lignes d'Åbo et de Tammerfors.

Une proposition impériale votée par la Diète de 1867 avait abouti à une nouvelle „Loi organique Impériale de la Diète.“ Une des modifications les plus considérables qu'apportait cette loi au fonctionnement de la représentation nationale fut la détermination de la périodicité des diètes. Conformément à l'antique réglement des diètes suédoises datant de Gustave Adolphe, celles-ci avaient jusqu'alors été absolument dépendantes du bon vouloir du monarque. Le nouveau règlement stipulait que les États seraient convoqués à des intervalles qui ne devaient en aucun cas dépasser cinq ans. Conformément à ceci l'Empereur ordonna que la prochaine Diète se réunirait au mois de janvier 1872.

Chose étonnante, cette Diète ne fut saisie d'aucune proposition dans le but d'une extension du réseau ferré du pays. Certaines propositions soumises aux États touchaient cependant de près à la question des chemins de fer en général. Ainsi les États furent invités à se prononcer sur la question de savoir quelles lignes devaient être considérées comme magistrales par rapport à leur importance pour le pays entier. Une autre proposition demandait aux États d'assigner les sommes nécessaires à l'étude détaillée de certaines lignes projetées, en partie même étudiées superficiellement et dont l'énumération était jointe à la proposition.

Les États décidèrent que les lignes projetées de Tavastehus à Tammerfors et de Wiiala à Åbo devaient être considérées comme lignes magistrales, que l'Ostrobothnie devait être réunie à la Finlande du sud par une magistrale allant de Helsingfors à Nikolaistad et à Uleåborg, qu'une autre magistrale devait être construite en vue des besoins du centre de la Finlande. Cette magistrale devait partir d'un endroit convenable de la ligne d'Ostrobothnie, passer par la ville de Jyväskylä et aboutir soit à la ligne principale de Saint-Pétersbourg, soit à quelque endroit d'une dernière magistrale que proposaient les États et qui de Viborg devait pénétrer dans la Finlande orientale jusqu'à Joensuu et si possible jusqu'à Idensalmi et de là aller se réunir à la ligne d'Uleåborg dans le nord.

Nous voyons donc que les États avaient ainsi élaboré le projet d'un réseau relativement très complet de voies ferrées. À l'heure actuelle la plupart des lignes de ce projet sont achevées. Le plan a été modifié, mais l'idée générale en à été réalisée.

Les États assignèrent pour l'étude de ces lignes, d'une longueur totale d'environ 1'600 kilomètres, une somme de 200'000 francs, c'est-à-dire à peu près 125 francs par kilomètre.

De plus les États exprimaient dans leur réponse le désir qu'on organisât une enquête afin de savoir en quelle mesure les communes que devaient traverser les nouvelles lignes consentiraient à participer à l'entreprise, soit par des corvées, soit par la fourniture des bois nécessaires, soit de toute autre manière.

La Diète de 1872 eut à se prononcer aussi au sujet d'une autre question présentant un intérêt capital pour l'avenir des chemins de fer du pays, à savoir celle d'une vente du réseau existant. On prévoyait que pendant plusieurs années encore il serait nécessaire d'assigner des sommes spéciales pour le payement des annuités de l'emprunt contracté en vue de la ligne de Saint-Pétersbourg. Des ouvertures en vue d'un achat de cette ligne avaient été faites au gouvernement; aussi celui-ci soumit-il la question à la Diète.

Il peut paraître extraordinaire que cette question d'une vente du réseau ait pu surgir au moment même où le gouvernement venait, au prix de sacri-

fices très lourds, de terminer la construction de la première ligne de quelque importance. Ce qui explique en partie cette anomalie est la divergence qui régnait à cette époque au sujet du système d'exploitation le plus avantageux. Le public se montrait enclin à accorder la préférence aux lignes appartenant à des compagnies privées, et même parmi les spécialistes on considérait assez généralement que l'administration d'un chemin de fer nécessitait de la part de ses employés un intérêt personnel qu'on admettait devoir être bien mieux garanti dans le cas d'une administration privée que dans celui d'une administration dirigée par l'état.

Heureusement la Diète ne partagea pas cette manière de voir et se déclara en faveur du système des chemins de fer appartenant à l'état. Dans leur réponse, après avoir fait ressortir toute l'importance d'une administration gouvernementale au point de vue de la régularité et du contrôle de l'exploitation, les États se prononçaient contre toute vente du réseau ferré comme n'étant pas compatible avec les intérêts réels du pays.

Ainsi donc, bien que la Diète de 1872 ne prît aucune décision directe en vue d'une extension immédiate du réseau, elle n'en eut pas moins une influence très grande sur le développement des chemins de fer en Finlande.

C'est ainsi que sur la proposition de la commission des finances de la Diète, les États décidèrent la création d'un fonds spécial destiné au développement des communications. La commission, chargée de par la constitution de contrôler le rapport du gouvernement au sujet de la gestion des finances' discuta non seulement l'état général des finances du pays, mais aussi d'autres questions se rattachant plus ou moins directement à cet état. La dette publique avait augmenté de 19 millions depuis 1867, mais la commission déclara qu'il n'y avait pas lieu de voir en cela un symptôme inquiétant.

En effet les sommes empruntées avaient été employées à différentes entreprises d'un rendement favorable et l'emprunt se trouvait complètement garanti par la valeur des deux lignes de chemins de fer et par celle du canal du Saima, réunissant le lac du même nom au golfe de Finlande.

Le dernier emprunt contracté par l'État était un emprunt à primes. La commission exprima qu'elle considérait qu'à l'avenir il était désirable de ne

pas contracter des emprunts de ce genre, peu en harmonie avec l'état de plus en plus prospère du pays et son crédit augmentant à l'étranger, et qu'on devait s'efforcer à adopter un système d'emprunts plus digne et plus favorable.

Afin de satisfaire au vif intérêt que témoignaient les États aux mesures capables de favoriser le développement des communications, la commission proposait de profiter de l'état prospère des finances du pays pour créer un fonds spécial destiné à l'exploitation, à l'amélioration et au développement des voies de communication et au payement des annuités des emprunts contractés dans ce but.

Ce fonds serait alimenté par les revenus des chemins de fer et des canaux, de même que par toute somme assignée par les diètes au développement des communications.

Les États approuvèrent les vues de la commission et, en réponse à une proposition du gouvernement au sujet de la taxe sur les eaux-de-vie et de la répartition des revenus de cet impôt, ils proposèrent qu'une partie de ces revenus serait versée au fonds des communications et employée à l'amortissement des emprunts contractés en vue des chemins de fer. De plus toute partie de ces revenus qui ne serait pas affectée à certaines autres dépenses prévues par les États devait aussi être versée au même fonds.

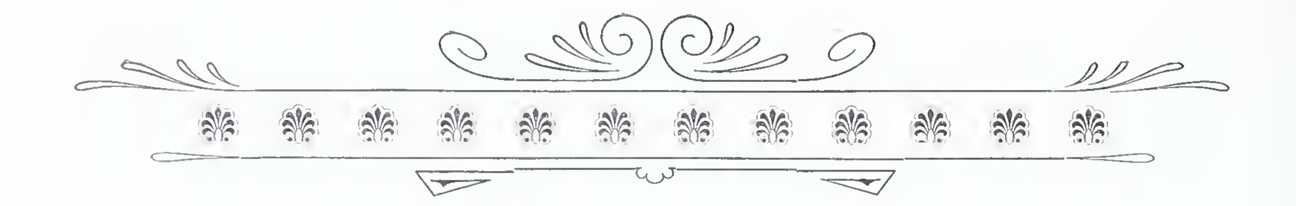
Ce projet de loi fut sanctionné par l'Empereur le 21 juillet de la même année.

Le budget du Grand-Duché comprit dès lors un *fonds des communications* destiné à faire face à toute dépense en vue des communications et dont les revenus se composaient en premier lieu des recettes des chemins de fer, des canaux etc., et secondement de sommes affectées à ce fonds par les États. Ceux-ci se voyaient ainsi en mesure de suivre d'une manière bien plus efficace qu'auparavant le développement des communications.

La construction d'une nouvelle ligne pour le compte de l'État fut dûe aussi à une décision prise par les représentants de la nation à cette même diète.

Aux diètes de 1863 et de 1867, on avait déjà discuté la question d'une voie ferrée destinée à réunir Åbo, l'ancienne capitale du pays à Helsingfors,

mais aucune décision n'avait été prise à ce sujet. Au commencement de 1871 deux demandes de concessions furent adressées au gouvernement; l'une, présentée par la ville d'Åbo, en faveur d'une ligne d'Åbo à l'importante ville industrielle de Tammerfors (située à 80 kilomètres au nord du point terminus de la ligne Helsingfors—Tavastehus), et l'autre, présentée par un particulier, en faveur d'un tronçon Tammerfors—Tavastehus, destiné à réunir la ligne précédente au réseau existant. Grâce aux protections haut placées qu'il possédait à Saint-Pétersbourg, l'auteur de ce dernier projet réussit à se faire adjuger, déjà le 7 juin de la même année, la concession demandée. Toutefois lorsque les États se réunirent l'année suivante, les travaux n'étaient pas encore commencés et rien ne paraissait indiquer que le concessionnaire fût réellement en mesure de mener à bonne fin l'entreprise. Aussi les États décidèrent-ils de demander au gouvernement — pour le cas où le concessionnaire actuel ne serait pas en mesure de construire la ligne projetée — de lui retirer la concession, de reprendre pour son propre compte l'entreprise et de construire la ligne projetée à voie normale de 5 pieds, de même que les lignes déjà existantes. Les États s'engageaient à se porter garants de l'emprunt que pouvait nécessiter cette nouvelle entreprise.



V. Premières entreprises privées. Leur insuccès.

Bien avant que ce projet ait pu, par nullité de la concession accordée, être mis à exécution, deux autres lignes privées furent construites. Toutes deux donnèrent des résultats qui découragèrent pour de longues années toute tentative d'entreprise de ce genre.

La première de ces lignes fut celle de Hyvinkää (station de la grande ligne de Saint-Pétersbourg) à Hangö, bourgade située à l'extrémité d'une pointe qui de l'extrémité sud-ouest du pays s'avance au loin dans le golfe de Finlande (B. 4. 3. A. 3.). La longueur de cette ligne est de 149 kilomètres. Déjà en 1867 certains articles de journaux avaient paru en faveur de cette entreprise, qu'on jugeait devoir être d'un excellent rendement. En effet Hangö possédait une rade sûre et profonde, susceptible d'être transformée en un excellent port sans beaucoup de dépenses; grâce à sa situation avancée au loin dans la mer, ce port présentait en outre l'inestimable avantage de n'être bloqué par les glaces que pendant un temps plus court que ne le sont les ports de l'Esthonie sur la côte sud du golfe de Finlande. On espérait donc qu'une part considérable de l'énorme importation de Saint-Pétersbourg passerait par Hangö. Dans les premiers mois de 1868 quelques ingénieurs anglais arrivèrent à Helsingfors dans le but

d'essayer d'obtenir la concession de la nouvelle ligne et peu après d'autres candidats encore se présentèrent, entre autres trois gros négociants de Helsingfors. C'est à ces derniers que fut adjugée la concession, le 10 novembre 1869, mais ils cédèrent bientôt leurs droits à une société fondée à Saint-Pétersbourg, qui lança l'entreprise sous des auspices assez favorables avec un capital de 28 millions, dont 8 en actions et 20 en obligations. La société n'en eut pas moins dès les débuts à lutter avec des difficultés financières de toutes sortes et l'ouverture des travaux fut renvoyée à maintes reprises. Enfin on s'y mit avec ardeur et le 8 octobre 1873 la nouvelle ligne fut inaugurée par une grande fête à Hangö.

Mais on ne tarda pas à constater que les espérances qu'on avait fondées sur cette ligne étaient illusoires; le grand mouvement de transit sur lequel on avait en premier lieu compté fit complètement défaut, en partie grâce à la construction d'une ligne concurrente sur la côte sud du golfe de Finlande, de Saint-Pétersbourg à Reval, en partie aussi grâce à l'insuffisance des travaux exécutés pour faire de Hangö un port abrité et sur. La ligne devant, selon le projet de ses promoteurs, servir spécialement au transit des marchandises destinées à Saint-Pétersbourg, on l'avait construite sans trop s'occuper de la possibilité d'un trafic local, à travers des contrées incultes et peu peuplées. Les revenus du trafic local furent en conséquence très faibles et ne suffirent même pas à couvrir les frais d'exploitation. La compagnie se vit obligée de proposer au gouvernement un rachat de la ligne.

Cette question donna lieu, non seulement parmi les membres du gouvernement, mais aussi dans le public et dans la presse, à des controverses assez accentuées; on considérait assez généralement que la question était du ressort de la diète. Toutefois le gouvernement finit par se décider à racheter la ligne, principalement en vue du mauvais effet qu'aurait fait à l'étranger au point de vue du crédit du pays la suspension de l'exploitation d'une ligne déjà achevée. Après de longs pourparlers avec la compagnie, on finit par convenir d'un prix très faible relativement au prix de revient de la ligne; la compagnie céda ses droits au gouvernement pour une somme de 10'560'000 francs, c'est-à-dire 71'000 francs par kilomètre.

La seconde ligne due à l'initiative privée fut celle, destinée à réunir à la capitale du pays la petite ville commerçante de Borgå, située à environ 60 kilomètres à l'est de Helsingfors (B. 5.). Le point de départ de cette ligne, longue de 33 kilomètres, fut la station de Kerava, située sur la ligne Helsingfors—Tavastehus. Déjà aux diètes de 1863 et de 1867 la ligne en question avait été ardemment préconisée, spécialement dans le sein de l'ordre de la bourgeoisie; on avait même réussi, en 1863, à faire adopter le projet par deux des ordres, celui de la noblesse et celui de la bourgeoisie; il n'en fut pas moins écarté en discussion définitive par les États. En 1867 le projet fut de nouveau soumis aux États, mais avec encore moins de succès, car l'attention générale en matière de voies ferrées était concentrée sur la grave question de la grande ligne de Saint-Pétersbourg. En présence du rejet reitéré du projet, la ville de Borgå, fermement décidée à ne pas être laissée en dehors du réseau naissant, décida de se charger elle même de l'entreprise.

Les sacrifices que s'imposa la ville dans ce but furent tres considérables. Ainsi la municipalité vota une imposition de 1 % de la valeur déclarée sur toute marchandise passant par la station douanière de la ville. Cet impôt, qui certaines années donna jusqu'à 50'000 francs, fut attribué au payement des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt négocié en vue de l'entreprise.

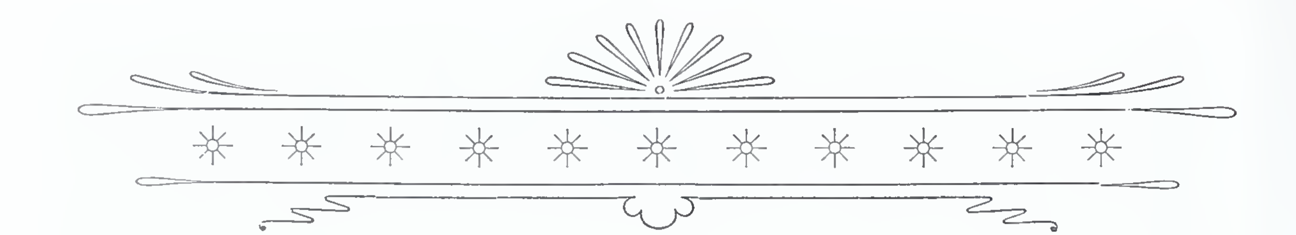
Le 26 mai 1871 la concession fut accordée à la ville, qui transmit peu après tous ses droits à une société par actions constituée dans le cours du mois de novembre de la même année. Les frais de construction avaient été évalués à 3 millions de francs et la compagnie fit exécuter les travaux par un entrepreneur de nationalité russe.

Un sort funeste s'acharna sur cette malheureuse entreprise; le terrain présenta des difficultés non prévues et considérables, les rails, fournis par une maison belge, se montrèrent absolument défectueux et durent être refusés et renvoyés au fournisseur, ce qui entraina bien entendu un long retard. En dépit de tous ces contretemps, les travaux furent poussés avec énergie et le 16 juillet 1874 le premier train parcourut la ligne dans toute son étendue.

Mais les ressources de la société étaient absolument épuisées; elle ne tarda pas à se voir obligée de faire faillite et fut entrainée par là dans une foule de procès très compliqués qui trainèrent pendant des années. Il est à noter

qu'en dépit de ces circonstances malheureuses, les syndics de la faillite n'en réussirent pas moins à maintenir le trafic en activité pendant 10 ans et les résultats de cette exploitation montrèrent que l'entreprise aurait pu être sauvée sans les prétentions exagérées des propriétaires des obligations. En effet, durant les 10 ans qui suivirent, les revenus du trafic couvrirent presque entièrement les frais d'exploitation et la subvention qu'accordait l'état à l'entreprise permettait d'effectuer le payement d'un certain dividende, très faible il est vrai.

Enfin en 1887 l'entreprise entière fut vendue aux enchères et adjugée pour le prix dérisoire de 400'000 francs à une nouvelle société par actions, créée dans ce but et entre les mains de laquelle la ligne s'est montrée être une entreprise très prospère et lucrative.



VI. Construction des lignes d'Åbo et de Tammerfors.

Les difficultés insurmontables qui avaient causé la ruine des deux entreprises dont nous venons de parler et paralysé pour de longues années toute initiative privée en matière de chemins de fer, ces mêmes difficultés empêchèrent aussi la réalisation des projets de la ligne d'Åbo et de celle de Tammerfors à Tavastehus, dont la concession avait été accordée au prince Espère Uchtomsky. Les travaux de cette dernière ligne n'ayant pas même été commencés à l'expiration du délai fixé dans l'acte de concession, celui-ci fut annulé le 20 février 1874.

Grâce à la prévoyance des États qui, ainsi que nous l'avons vu plus haut, avaient prévu cette éventualité et voté d'avance la garantie d'un emprunt destiné à la construction de cette ligne, le gouvernement put faire entreprendre les travaux immédiatement après le retrait de la concession. Une direction des travaux fut instituée et déjà au mois de mai 1874 le premier coup de pioche fut donné.

Ce fut dans des conditions bien différentes de celles qui régnaient lors de la construction de la ligne de Saint-Pétersbourg que fut construite la ligne de Tammerfors. (C. 4. 3. B. 3. 2). L'activité industrielle et commerciale du pays avait pris un essort tout nouveau; autant le prix de la main d'œuvre avait-il été bas durant les sombres années de la famine, autant était-il élevé maintenant.

On eut de la peine à réunir un nombre suffisant d'ouvriers et la Direction des travaux se vit même, à différentes reprises, dans l'obligation de faire venir des ouvriers de Russie et d'employer des soldats aux gros ouvrages. La paye des terrassiers varia de 3 francs à 3 francs 50 centimes par jour, celle des maçons et des autres ouvriers spéciaux était en proportion. Ces prix étaient donc bien différents de ceux qui avaient été payés lors de la construction de la ligne de Saint-Pétersbourg. Et ce n'est pas seulement le prix de la main d'œuvre qui avait augmenté, celui des matériaux avait aussi considérablement varié. Au lieu de 6 £ 17 sh. les rails coûtaient actuellement 8 £ 5 sh. et tous les autres matériaux avaient renchéri dans la même proportion.

Une des causes qui contribua le plus à l'élévation des frais de construction de la ligne d'Åbo fut une modification des principes suivis dans l'éxécution des travaux. La parcimonie méticuleuse qu'on avait observée lors de la construction de la ligne de Saint-Pétersbourg peut être considérée comme une réaction contre la prétendue largesse en matière de dépenses que s'étaient permis les ingénieurs lors de la construction de la ligne de Tavastehus. De même le mode de travail adopté pour la ligne d'Åbo peut être considéré comme une réaction contre le système d'économie à outrance appliqué aux travaux de la ligne de Saint-Pétersbourg.

En effet, déjà les premières années d'exploitation de cette dernière ligne avaient mis en évidence tous les désavantages d'une économie exagérée. Les sommes économisées lors de l'établissement premier de la ligne furent englouties sous peu par les travaux complémentaires que nécessita dès l'abord le trafic de la ligne et l'on s'aperçut bientôt que ces travaux complémentaires entrainèrent des dépenses qu'on aurait pu éviter si l'on n'avait pas poussé à l'extréme l'économie lors de la construction de la ligne.

Ainsi bon nombre de stations durent, dès les premières années, être agrandies et l'expropriation des terrains nécessaires à cet effet entraina des dépenses bien plus considérables que si cette expropriation avait été faite dès l'abord, grâce au fait que le voisinage de la ligne avait provoqué un renchérissement général des propriétés foncières. Aussi le prix de revient définitif de la ligne de Saint-Pétersbourg fut-il singulièrement augmenté durant les quatre premières années de son exploitation.

Ces circonstances n'en constituèrent pas moins une leçon salutaire. On comprit qu'il valait mieux mettre dès l'abord la ligne d'Åbo en mesure de répondre aux besoins d'un trafic croissant et on abandonna le système d'économie à outrance; aussi le mode de construction de cette ligne diffère-t-il sensiblement de celui de la ligne de Saint-Pétersbourg.

Le résultat fut que le prix de revient de la nouvelle ligne fut considérablement plus élevé que celui de la précédente. En revanche on n'eut pas besoin de dépenser en travaux complémentaires les sommes exorbitantes qu'avait englouties la ligne de Saint-Pétersbourg. Observons toutefois qu'à part les circonstances dont nous venons de parler, l'augmentation du coût de la main d'œuvre contribua aussi à ce résultat. Tandis que la ligne de Saint-Pétersbourg n'avait coûté que 74'000 francs par kilomètre, celle d'Åbo, longue de 212 kilomètres, revint à 19,5 millions de francs, c'est-à-dire 92'000 francs par kilomètre.

Une telle augmentation du prix de revient occasionna certaines inquiétudes: on prévoyait qu'elle entraverait considérablement le développement ultérieur du réseau naissant et cela au moment même où la bienfaisante influence des chemins de fer commençait enfin à être universellement reconnue dans notre pays. Cela d'autant plus que les parties les plus populeuses, les grands centres du sud de la Finlande, étant, par la construction des lignes dont nous venons de parler, mis en communication les uns avec les autres, il restait à étendre le réseau aux villes du centre et du nord, villes peu considérables, situées dans des régions bien moins populeuses et à des distances souvent fort considérables les unes des autres.

La ligne d'Åbo une fois terminée et livrée à l'exploitation, on se retrouva pour la troisième fois en présence de l'impossibilité, vu le manque d'un projet définitivement adopté, de passer sans transition aux travaux d'une nouvelle ligne. Pour la troisième fois on dut licencier le personnel employé, déjà expert en ces sortes de travaux, et remiser l'outillage de la ligne.

Un tel régime ne pouvait toutefois se prolonger. L'exploitation de la principale ligne du pays avait démontré d'une manière incontestable que les entreprises de ce genre avaient, même sous nos latitudes, un avenir

assuré. Le trafic sur la ligne de Saint-Pétersbourg avait en effet atteint des dimensions qui dépassaient les prévisions les plus optimistes de ses promoteurs.

Le revenu de la ligne avait doublé pendant cette période de cinq ans et avait même en 1876, l'année de la première exposition industrielle de Helsingfors, dépassé 6 millions de francs, c'est-à-dire 13'300 francs par kilomètre, trois fois plus que le chiffre correspondant pour la ligne de Tavastehus.

L'intense trafic local qui se développa dès les premières années dans le voisinage de Saint-Pétersbourg contribua il est vrai considérablement à ce succès inattendu, mais aussi dans les environs de Helsingfors on ne tarda pas à constater une augmentation fort notable du trafic; les revenus de la station de Helsingfors, qui n'étaient en 1871 que de 441'000 francs, s'élèvent progressivement d'année en année et atteignent en 1876 810'000 francs.

Les dépenses augmentaient il est vrai aussi, mais en proportion moindre, et le revenu net, croissant d'année en année, dépassa en 1876 la somme de 2 millions, et cela en dépit des tristes résultats que donnait la ligne de Hangö. Cette dernière, rachetée par l'état en 1875, donna pendant les 8 mois de cette même année durant lesquels elle fut exploitée par l'état, un déficit de 107'000 francs et pour toute l'année 1876 un déficit de 80'000 francs. En revanche la ligne d'Åbo, livrée à l'exploitation au mois de juin 1876, donna, déjà pendant les six premiers mois, un revenu net de 245'000 francs.

Nous avons parlé plus haut des désagrements, des difficultés sans nombre qu'entraîna l'économie exagérée qui fut déployée lors de la construction de la ligne principale et la nécessité dans laquelle on se vit de dépenser, à peine la ligne achevée, des sommes considérables pour agrandir les stations et augmenter le matériel roulant. D'après la convention passée avec le gouvernement russe concernant la participation de ce dernier aux frais de la ligne, toute dépense de remonte et de développement devait, une fois la ligne terminée, être prélevée sur les revenus du trafic. Or les dépenses que nécessitèrent les travaux ci-dessus mentionnés s'élevèrent durant les quatre premières années de l'exploitation à 2 ½ millions de francs, c'est-à-dire à plus de 600'000 francs par an en moyenne; les années suivantes ce fut encore pire: en 1875 on dépensa 919'000 francs et en 1876 1'205'000 francs. Il est évident que ces fortes dépenses devaient avoir une influence désastreuse

sur le résultat final de l'exploitation. Le bénéfice réalisé était englouti en grande partie et les annuités des emprunts une fois payées, il ne restait presque rien pour le fonds des communications.

En dépit de ces circonstances désavantageuses le produit net de l'exploitation ne cessa d'augmenter. En 1871 il ne représentait que 1,9 % du capital engagé, mais déjà en 1876 il s'élève à 4,7 % de ce capital.



VII. Nouvelle phase du développement du réseau.

Dix années s'étaient écoulées depuis que la Diete de 1867 avait, au milieu des angoisses de la plus terrible crise économique qu'ait jamais traversée la Finlande, eu à résoudre la grave question de la ligne de Saint-Petersbourg. La diete de 1877 se reunit sous des auspices tout autres au point de vue de la situation économique du pays.

L'exposition industrielle de Helsingfors, en 1876, avait mis le peuple finlandais à même de constater quels progrès gigantesques le pays avait réalisé dans tous les domaines du développement culturel et combien sage avait été la noble politique de l'empereur Alexandre II qui, en remettant en vigueur les institutions constitutionnelles du pays, avait rendu possible ce développement inespéré.

C'était tout spécialement dans les domaines de l'agriculture et de l'industrie que les progrès avaient été remarquables. Les quelques lignes de chemin de fer dont nous venons d'étudier la construction avaient eu une influence énorme sur la vie économique des contrées qu'elles traversaient; un nombre relativement très considérable d'établissements industriels divers s'étaient élevés le long de ces artères de communication. Une des branches

industrielles dont les chemins de fer favorisèrent tout particulièrement le développement fut la fabrication du papier de pâte de bois. Les usines établies sur les principaux rapides des fleuves du pays devinrent bientôt d'importants clients des voies ferrées, soit par le transport des matières premières, soit pour celui du papier d'exportation. Les finances de l'état, si misérables de 1865 à 1870, s'étaient considérablement améliorées, les revenus avaient augmenté et continuaient à le faire; ainsi les revenus des douanes, tombés à 5 ½ millions en 1865, atteignirent 12 millions en 1876 et 13 millions l'année suivante.

Le découragement profond qui s'était emparé du peuple entier à la suite de la terrible crise de 1867 avait fait place à un réveil de courage, d'espoir et d'énergie, et chacun était prêt à contribuer de son mieux à une continuation efficace du développement général. L'avenir apparaissait sous un jour plein de promesses et cet optimisme se traduisit particulièrement dans l'attitude des États vis à vis la question des chemins de fer.

Nous avons dit plus haut que les États de 1872 avaient exprimé le vœu qu'un projet de réseau complet soit élaboré. Ce réseau devait comprendre un certain nombre de magistrales dont la construction devait se faire successivement aux époques convenables. La diète avait voté un crédit destiné à l'étude préliminaire du projet.

Aussi ce fut-il avec un vif désappointement qu'on apprit, lors de l'ouverture de la diète, que des 1600 kilomètres de ligne dont les États de 1872 avaient demandé l'étude, le gouvernement n'avait fait examiner qu'environ 500 kilomètres. Ce fait provoqua même des interpellations assez vives.

La proposition impériale se bornait à demander la construction des magistrales suivantes: en premier lieu une ligne qui du milieu à peu près de celle de Saint-Pétersbourg (B. 7.) s'éléverait vers Nikolaïstad (E. 1.), avec un embranchement vers Tammerfors (C. 3.) et secondement une ligne qui partant de Viborg (B. 8.) irait par Joensuu (D. 9.), Kuopio (D. 7.) Iidensalmi (E. 7.) aboutir à Uleåborg (F. 5.). Quant aux autres lignes proposées par la Diète, considérant la possibilité d'un changement radical des circonstances avant l'achèvement des premiers travaux et vu le manque d'études préliminaires, la proposition impériale en renvoyait l'étude détaillée à plus tard.

Cinq ans s'étaient donc écoulées sans qu'on ait fait un pas de plus vers la réalisation du vœu de la nation, un réseau ferré rationnel.

La faute de cet état de choses, si faute il y a, ne peut être imputée au gouvernement ni aux administrations supérieures, spécialement au corps des ingénieurs à qui incombait l'étude des lignes proposées, mais bien plutôt à un concours de circonstances malheureuses.

La position du corps des ingénieurs par rapport aux travaux des chemins de fer n'était pas nette: la construction de la première ligne de chemin de fer avait été considérée comme un événement d'une importance si grande et d'une éxécution si difficile qu'au lieu de la confier au dit corps on avait jugé nécessaire de nommer un comité ad hoc pour diriger les travaux. Le même fait se reproduisit lors de la construction des autres lignes.

Le chef du corps des ingénieurs avait, il est vrai, fait partie de tous les comités chargés de l'exécution des travaux, mais le corps des ingénieurs n'y avait eu aucune part et si quelques-uns des membres du-dit corps avaient été attachés aux travaux ce ne fut qu'après avoir quitté temporairement le corps et être entré au service de la Direction des travaux. Enfin l'exploitation des lignes achevées avait été subordonnée à partir de 1877 à une administration indépendante, la Direction des chemins de fer, relevant immédiatement du gouvernement. Dans ces conditions il n'est guère étonnant que le corps des ingénieurs n'ait montré un plus grand intérêt pour la question des chemins de fer.

Quoiqu'il en soit les États ne pouvaient évidemment se contenter des mesures prévues par le gouvernement en vue du développement du réseau. L'immense importance des chemins de fer au point de vue du développement général du pays s'affirmait de plus en plus et de tous les coins du pays on réclamait une extension du réseau avec une insistance de jour en jour plus vive. Aussi dès les débuts de la Diète les États résolurent-ils de prendre des mesures énergiques en vue d'obtenir une extension du réseau ferré. Jusqu'à présent l'étude détaillée préparatoire des questions ayant trait aux chemins de fer avait été confiée à l'une ou l'autre des commissions stables, consacrées par d'antiques traditions, que nommait chaque diète pour l'étude préparative de toute décision. L'importance qu'avait acquise la question des chemins de fer fit

que la diète de 1877 dérogea à cet usage et nomma une commission spéciale, la *Commission des chemins de fer*, pour l'étude des projets de lignes nouvelles. Ce procédé a toujours été suivi depuis et s'est montré singulièrement favorable au développement de notre réseau ferré. En dehors de la commission des chemins de fer, une autre des commissions permanentes de la diète s'occupe de l'étude des questions de ce genre, à savoir la commission dite d'état, correspondant aux commissions des finances et du budget des autres pays à régime parlementaire. Grace à la collaboration énergique et entendue de ces deux commissions, grâce aux sacrifices que consentirent les États, la Diète de 1877 marque l'ouverture d'une ère nouvelle de prospérité et d'activité du développement de notre réseau ferré. Ce développement cessa dès lors de ne se produire que par saccades et devint continuel et normal.

Nous voyons se reproduire ce qui avait déjà eu lieu lors de la diète précédente: ce furent les États qui prirent l'initiative de la construction de lignes nouvelles. Ce fait fut du reste dès lors un des traits caractéristiques des diètes finlandaises. Tandis que dans les autres pays c'est en général du gouvernement que part l'initiative de nouvelles lignes, en nombre aussi considérable que possible et que le rôle du parlement consiste le plus souvent à restreindre les projets du gouvernement, nous voyons en Finlande l'inverse se produire. Les États ont le plus souvent accordé plus que ne demandait le gouvernement, et la bonne volonté qu'ont toujours montrée les représentants du peuple finlandais lorsqu'il s'est agi d'accorder des crédits en vue du développement des communications du pays, ferait les délices de bien des ministres des finances ou des communications des autres pays.

La question la plus discutée, soit au sein des commissions, soit aux séances des États fut celle du mode de construction. Jusqu'à présent on n'avait construit des voies ferrées que dans les parties méridionales du pays, relativement bien peuplées et dont la fertilité et l'aisance des habitants garantissaient un trafic suffisamment rémunérateur. Il s'agissait maintenant d'étendre le réseau dans les solitudes faiblement peuplées du nord, où il n'y avait guère à espérer d'autre trafic que celui que pourraient occasionner les relations entre les rares villes de ces contrées, séparées de plus les unes des autres par des distances considérables. Il ne pouvait, bien entendu, être question ici de lignes à

100'000 francs le kilomètre; un tel système aurait rendu impossible toute extension rapide du réseau vers d'autres régions.

La lutte entre les partisans de la voie étroite et ceux de la voie normale à superstructure légère reprit de plus belle; on finit toutefois par s'entendre, grâce surtout à une circonstance purement accidentelle. Les sessions de la Diète ne doivent, d'après la loi, se prolonger que quatre mois au plus, généralement de janvier à mai. Cette fois-ci toutefois le gouvernement avait, quelques semaines seulement avant la date fixée pour le renvoi des États, saisi la Diète d'une question de la plus haute importance et des plus compliquées, celle de l'introduction en Finlande du service militaire obligatoire. Il fut bientôt évident que cette question ne pourrait être débattue pendant la durée légale de la session; aussi les États furent-ils congédiés pour la durée de l'été avec autorisation exceptionnelle de se réunir à nouveau en automne.

Cette seconde session se prolongea jusqu'au mois de janvier 1878 et permit à la Diète de résourde à loisir plusieurs questions, entre autre aussi celle des chemins de fer. Les États profitèrent en effet de la prolongation de la session parlementaire pour demander au gouvernement de faire opérer durant l'été l'étude préliminaire de celles des lignes projetées dont l'urgence avait été reconnue par la commission des chemins de fer; celà dans le but de faciliter les travaux de la Diète à la reprise des sessions. Enfin les États proposèrent de nommer une commission spéciale pour l'étude de la question de la largeur de la voie; cette commission devait étudier les résultats obtenus à l'étranger par les différents systèmes et décider lequel d'entre eux paraissait le plus conforme aux besoins et aux intérêts de notre pays.

Le gouvernement s'empressa d'éxécuter le voeu des États et lorsque ceux-ci se rassemblèrent à nouveau, en automne, on put leur distribuer. dès la rentrée, le compte-rendu des études préliminaires faites durant l'été, ainsi que celui de la commission chargée de résoudre la question du mode de construction. Cette commission s'était prononcée pour la voie normale à superstructure légère, elle recommandait en outre une diminution de la vitesse des trains, qu-elle considérait ne pas devoir dépasser 2 ½ lieues (c. a. d. à peu près 27 kilomètres) à l'heure, l'application de l'économie la plus stricte, soit

par rapport aux constructions de la voie elle-même, soit dans la construction des stations et autres bâtiments. En outre la commission proposait de réduire le nombre des classes de voyageurs à deux.

Sur la proposition de la commission, les États résolurent d'appliquer à l'avenir la méthode de construction recommandée par elle et de construire dès l'année suivante une ligne de Tammerfors à Nikolaïstad (C. 3. 4. D. 4. 3. 2, E. 1) en côtoyant la côte orientale du vaste lac de Näsijärvi (C. 3. 4. D. 4. 3.), situé au nord de la première de ces villes.

Les frais d'établissement de la nouvelle ligne avaient été évalués à 28,6 millions de francs; on crut toutefois, grâce à l'application du nouveau mode de construction, pouvoir les réduire à 21 millions. Les États votèrent un crédit de 18 millions pour les travaux. Cette somme devait être en partie prélevée sur le fonds des communications, en partie complétée par les revenus prévus pour l'exercice des années suivantes. La diète suivante était chargée du soin de compléter, soit par un emprunt, soit de toute autre manière, la somme nécessaire à l'achèvement des travaux. Enfin la Diète laissa au gouvernement le soin de fixer l'époque de l'ouverture des travaux et leur répartition sur un certain nombre d'années.

Le fait que les États n'avaient pas accordé les crédits nécessaires à la construction complète de la ligne, rendait nécessaire une répartition des travaux telle que leur continuation pût avoir lieu sans aucune interruption une fois le crédit complémentaire voté par la diète suivante.

Cette politique, dont le résultat a été d'assurer un travail ininterrompu sur les lignes du pays, et par conséquent une situation assurée au personnel des travaux, a été depuis continuellement observée. Avant l'achèvement d'une ligne en construction on a en toujours voté la construction d'une nouvelle et le personnel des travaux n'a ainsi jamais chômé.

Les États de 1877 1878 décidèrent en outre de demander au gouvernement la nomination d'une commission spéciale à laquelle incomberait le soin d'élaborer le projet d'un réseau général des chemins de fer de l'état, basé sur les conditions économiques et les besoins des différentes contrées du pays.

La commission des chemins de fer de la Diète eut aussi a examiner un certain nombre de pétitions adressées aux États par différentes communes,

par des villes et des particuliers et demandant toutes l'établissement de voies ferrées dans différentes contrées du pays. Vu l'importance des projets présentés par le gouvernement et les États eux mêmes, ces pétitions durent toutefois être écartées.

Nous avons déjà dit qu'à part la commission des chemins de fer, celle dite de l'état, que pour plus de clarté nous nommerons désormais commission des finances, s'occupa aussi des questions ayant trait au développement du réseau ferré. Les travaux de cette commission étaient, bien entendu, de nature principalement économique. Ainsi dans son rapport au sujet du contrôle de l'exercice financier des années qui s'étaient écoulées depuis la diète précédente et la manière dont les revenus de l'état avaient été employés, la commission faisait ressortir la modicité relative du bénéfice net qu'avait donné l'exploitation des lignes existantes. Au sein de la Diète, surtout dans l'ordre de la noblesse, cette même question avait aussi soulevé des débats très vifs au sujet de la possibilité d'une économie plus grande dans l'administration des chemins de fer. On jugeait par exemple, et la commission des finances souligna encore ce point, que les sommes versées au fonds des communications comme représentant le revenu net de la ligne de Saint-Pétersbourg étaient d'une modicité absolument inexplicable comparées au revenu brut de cette même ligne. La commission des finances s'efforça de découvrir les causes de cette anomalie et déclara qu'une d'entre elles devait être la rapidité exagérée (environ 36 kilomètres à l'heure) des trains, une autre, la circulation des trains de nuit de Helsingfors à Saint-Pétersbourg organisée durant le cours des étés précédentes par l'administration des chemins de fer. Une autre des raisons invoquées par la commission pour expliquer le mauvais résultat de l'exploitation générale fut le luxe soi-disant exagéré des bâtiments et du matériel roulant. La commission déclara que dans un pays aussi peu peuplé, aussi peu développé au point de vue économique et aussi pauvre en ressources que le nôtre, c'était une faute de vouloir, au point de vue de la commodité et du luxe en matière de chemins de fer, rivaliser avec les pays les plus populeux et les plus riches de l'Europe.

Quiconque lit cette déclaration catégorique ne peut s'empêcher de sourire en la comparant au manque absolu de prétentions qui caractérisait juste-

8

ment le matériel, tant mobile qu'immobile des lignes finlandaises de cette époque-là. Il est évident que la commission faisait fausse route et commettait une méprise fondamentale en cherchant dans un défaut d'administration la cause d'une modicité purement imaginaire et fictive du résultat de l'exploitation. Ainsi le revenu net de l'exploitation de la ligne de Saint-Pétersbourg par exemple, représentait 37 % du revenu brut et 4 % du capital final engagé dans l'entreprise. Partout ailleurs un résultat pareil aurait été considéré comme fort satisfaisant; dans un pays aussi pauvre, aussi peu développé que l'était alors le nôtre, ce résultat peut à bon droit être considéré comme excellent. La commission, elle, prit en considération, non le revenu net total, mais seulement la partie de ce revenu qui, une fois les frais d'augmentation soit des stations, soit du matériel roulant payés, put être versée au fonds des communications pour être employé à la construction de lignes nouvelles. Il est évident à l'heure qu'il est que la raison principale, fondamentale du résultat relativement modeste de l'exploitation de la ligne de Saint-Pétersbourg ne fut nullement le luxe déployé dans l'aménagement de la ligne mais bien le principe d'économie à outrance qui avait présidé à sa construction.

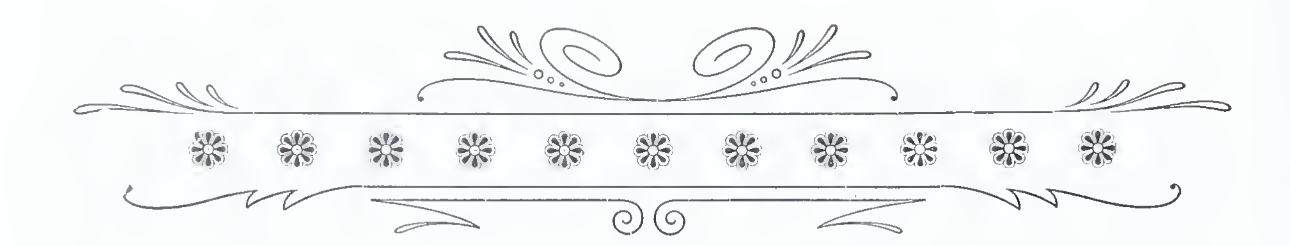
Quoiqu'il en soit et en dépit de l'opposition des représentants du gouvernement la diète adopta une résolution demandant au gouvernement la nomination d'une commission spéciale, composée d'hommes d'affaires et d'ingénieurs compétents, dans le but d'examiner en détail l'administration du réseau, soit au point de vue commercial, soit au point de vue technique, de tâcher de découvrir les raisons du fait que les revenus n'avaient pas été aussi satisfaisants qu'on avait eu le droit de l'espérer vu l'importance du trafic et de proposer un remède à cet état de choses.

L'année 1877 marque, ainsi que nous l'avons déjà dit, une ère nouvelle dans le développement de nos chemins de fer et cella non seulement au point de vue de l'extension du réseau, mais aussi à celui de l'administration; celle-ci fut en effet rendue sensiblement plus indépendante et concentrée entre les mains d'une Direction spéciale qui entra en fonctions le 1:er octobre 1877.

Les décisions des États obtinrent toutes la sanction impériale, et au mois de juin 1879 eut lieu la nomination d'une nouvelle direction des travaux dans le but de réaliser l'entreprise de la quatrième grande ligne du pays: celle

d'Ostrobothnie, longue de 306 kilomètres. De même que le mode de construction adopté lors des travaux de la ligne d'Åbo contrastait d'une manière frappante avec celui qu'avaient appliqué les constructeurs de la ligne de Saint-Pétersbourg, de même le système adopté maintenant forma un contraste frappant avec celui de la ligne précédente. Les principes énoncés par les États furent en effet suivis avec une rigueur méticuleuse. Disons dès l'abord que les résultats de l'entreprise d'après ce nouveau système dépassèrent les espérances même les plus optimistes: la ligne entière ne coûta que 15 millions de francs, c'est-à-dire environ 50'000 francs par kilomètre, à peine la moitié du prix de revient de la ligne d'Åbo.

Il est vrai que ce résultat inesperé fut dû en majeure partie à des conditions topographiques singulièrement favorables; toutefois le nouveau système de construction n'en avait pas moins fait ses preuves d'une manière éclatante et donné plus qu'on n'avait osé espérer.



VIII. Extension du réseau vers le nord.

Nous avons déjà eu l'occasion de faire ressortir les relations intimes qui lièrent le développement de notre réseau ferré à la renaissance politique provoquée par les réformes fondamentales qu'introduisit dans notre législation l'empereur Alexandre II.

La convocation des États, convocation dont le caractère sporadique devint, dès l'application de la nouvelle loi organique de la Diète, périodique, marque autant de jalons dans la marche en avant de nos chemins de fer, dont le développement atteignit, durant le règne, si heureux pour nous, de ce noble monarque, une longueur de près de 1'000 kilomètres.

Cette action vivifiante des diètes apparaît d'une manière encore plus frappante pendant la période d'une dizaine d'années qui succéda à la mort d'Alexandre II.

Lorsque s'ouvrit la Diète de 1882, le peuple finlandais était encore sous l'impression de tristesse et d'indignation qu'avait provoquée l'horrible assassinat commis l'année précédente sur la personne de son bienfaiteur. Son successeur, Alexandre III, confirma solennellement les lois fondamentales du pays et promit même de soumettre à la Diète une proposition tendant à étendre les droits de la représentation nationale. Une telle conduite ne pouvait manquer de maintenir chez la nation l'espérance d'un développement indis-

continu, et c'est pleins de confiance en l'avenir que les États se mirent à l'ouvrage.

Le pays venait de traverser une crise économique assez dure, mais pour le moment la situation s'était améliorée et le développement général accentué, ainsi que le prouvait p. ex. l'augmentation du revenu des douanes. Ces revenus, dépendant directement et intimement des conjonctures commerciales, avaient atteint le chiffre respectable de 15 millions.

L'exploitation du réseau ferré avait, elle aussi, subi l'influence de la crise économique: durant les années 1878 et 1879 les revenus bruts des chemins de fer avaient sensiblement diminué, mais, la crise une fois passée, ils étaient rapidement remontés.

Du reste les effets de cette diminution furent en quelque sorte compensés par une diminution considérable des dépenses, dûe aux efforts assidus que fit la nouvelle direction des chemins de fer pour introduire dans l'administration du réseau l'économie la plus stricte. Le résultat définitif de l'exploitation ne ressentit donc pas autant qu'on avait pu le craindre les effets de la crise. Le bénéfice net s'éleva à 2,6 et 2,7 millions de francs, ce qui représentait un intérêt de 3,2 % à 3,3 % du capital engagé, résultat sensiblement égal à celui des annees qui avaient précédé le rachat par l'état de la ligne de Hangö, dont l'exploitation continuait encore à occasionner annuellement des pertes assez considérables.

La satisfaction causée dans le public par ces résultats satisfaisants était d'autant plus grande qu'on croyait, à tort ou à raison, devoir attribuer une bonne part du résultat ainsi obtenu aux remarques faites par la dernière diète an sujet de la gestion des chemins de fer. En réalité plusieurs circonstances avaient engagé la Direction des chemins de fer à appliquer, durant les années qui venaient de s'écouler, un système d'économie excessive, tant par rapport à l'administration elle-même, qu'à l'égard des frais de remonte et d'augmentation du matériel.

Les circonstances étaient donc très favorables et se prêtaient bien à des projets d'extension du réseau, aussi la question des chemins de fer, qui avait

joué un rôle si considérable déjà à la Diète de 1877—1878, occupa-t-elle une place encore plus marquante à celle de 1882.

Les résultats favorables qu'avait donnés l'exploitation des chemins de fer de l'état avaient affermi même chez les populations des contrées les plus reculées la conviction de l'utilité et de l'immense influence économique des voies ferrées. Le désir d'être réunis au réseau existant était devenu général dans tous les endroits auxquels manquait encore le nouveau mode de communications. Aussi un grand nombre des députés de la Diète avaient-ils dû promettre à leurs électeurs respectifs de demander avec insistance la construction de lignes nouvelles ou la prolongation des anciennes jusque dans leurs communes d'origine.

Ces tendances locales divergantes provoquèrent des luttes très vives. Il ne pouvait être question, bien entendu, de satisfaire tout le monde, aussi la question du développement à donner au réseau fut-elle ramenée à une question de principe, à une question de théorie générale, à savoir: des deux contrées où le besoin de chemins de fer était le plus sensible, le nord et l'est du pays, laquelle devait en premier lieu être réunie au réseau existant? Ainsi qu'on le voit il ne s'agissait de rien moins que de prendre une décision de laquelle dépendait le développement économique de deux vastes moitiés du pays.

Aussi les débats de la Diète à ce sujet furent-ils d'une vivacité excessive, qui témoignait bien de l'intérêt profond qu'attachait à la question des chemins de fer le peuple entier.

Les discussions furent cette fois-ci singulièrement facilitées, grâce aux études préliminaires exécutées par le comité nommé à cet effet à la demande de la Diète précédente. Ce comité présenta en effet aux États un rapport des plus complets et des plus approfondis, comprenant une étude statistique et économique détaillée des différentes contrées où la construction de chemins de fer était désirable et une proposition de lignes à construire basée sur la dite étude.

Dès l'ouverture de la session législative, la balance paraissait pencher définitivement en faveur de la Finlande orientale. Le comité d'étude s'était prononcé en premier lieu pour une ligne dans le Savolaks; cette ligne devait

partir de la station de Davidstad (sur la ligne de Saint-Pétersbourg) et aboutir à Kuopio. Dans la proposition qu'il soumit aux États, le gouvernement s'était aussi rallié à ce projet. La commission spéciale nommée, selon l'usage établi, par la Diète pour l'étude des questions de chemins de fer, se prononça aussi en faveur de la ligne du Savolaks et la construction de la ligne paraissait déjà assurée, d'autant plus que le premier des ordres de la Diète, celui de la noblesse, après une série de débats passionnés, avait fini par se rallier au projet de la commission et que l'on considérait comme certain que dans les deux ordres où prévalait l'élément finnois, c'est-à-dire dans ceux du clergé et des paysans, la majorité se déclarerait aussi en faveur de la ligne du Savolaks.

Contre toute attente le résultat des délibérations des États fut contraire à toutes les prévisions. En effet les partisans de la ligne d'Ostrobothnie finirent, grâce à des efforts énergiques durant une longue série de séances qui se prolongèrent des nuits entières, à gagner à leur cause la majorité dans les trois autres ordres de la diète et après une discussion conciliatria de la question, au sein de la commission des chemins de fer la noblesse à son tour abandonna son premier projet et se joignit aux trois autres ordres. La ligne d'Uleåborg fut donc votée à l'unanimité des quatre ordres.

La décision de la Diète à ce sujet fut sanctionnée par l'Empereur, et aussitôt la ligne de Wasa achevée, le personnel des travaux put immédiatement se mettre à la construction de la nouvelle ligne.

La Diète de 1882 eut aussi à résoudre une question qui, bien qu'elle passât pour ainsi dire inaperçue, n'en avait pas moins une importance de tout premier ordre pour nos chemins de fer, à savoir le remboursement proposé par le gouvernement du subside de 10 millions de francs prélevé par ordre impérial sur les fonds d'état russes lors de la construction de la ligne de Saint-Pétersbourg. Dans la pratique, cette espèce d'association entre les gouvernements russe et finlandais avait suscité en effet des difficultés de toutes sortes, aussi des deux cotés désirait-on une modification de la convention.

La proposition impériale soumise à l'examen des États contenait une spécification détaillée des inconvénients que présentait l'association des deux gouvernements, et dont un des principaux consistait dans l'obligation d'une

comptabilité à part pour chacune des deux lignes de Saint-Pétersbourg et de Tavastehus. Dans le but d'éviter cette comptabilité compliquée le gouvernement russe avait consenti à ce qu'un bilan commun soit dressé pour les deux lignes. Le bénéfice net devait être réparti dans la proportion de 22 % pour la ligne de Tavastehus, et de 78 % pour celle de Saint-Pétersbourg. Le tiers de la somme représentée par ces 78 % du revenu total revenait, d'après la convention passée entre les deux gouvernements, au trésor russe.

L'ouverture en 1875 et 1876 de l'exploitation des lignes nouvelles d'Åbo et de Hangö rendit la question encore plus complexe. Il fallut organiser une comptabilité distincte pour chacune de ces lignes et tenir compte des relations entre ces nouvelles lignes et les lignes réunies de Helsingfors - Saint-Pétersbourg et Helsingfors—Tavastehus. Cette comptabilité supplémentaire occasionnait une augmentation considérable des frais d'administration.

Enfin l'ouverture prochaine de la ligne de Wasa et celle de chacune des lignes ultérieures du réseau allait évidemment embrouiller et compliquer de plus en plus cette comptabilité. On prévoyait qu'il arriverait un moment où il serait matériellement impossible de continuer de la sorte et où des tiraillements ne manqueraient pas de se produire entre les deux gouvernements à ce sujet.

La commission des finances de la Diète proposa le remboursement intégral de la somme avancée par la caisse d'état russe. La commission considéra que ces 10 millions n'avaient été alloués au gouvernement finlandais qu'à titre de prêt, afin de permettre à la Finlande de réaliser la construction d'une ligne d'une importance économique considérable en dépit de la gêne passagère dans laquelle se trouvait à ce moment-là le pays.

C'était donc une dette d'honneur qu'il fallait rembourser dès la première possibilité.

Les États adoptèrent la proposition de la commission presque sans aucune discussion, dans deux des ordres on s'étonna même qu'une question aussi grave ne suscitât aucune opposition. Quoi qu'il en soit le remboursement fut voté, au grand contentement de la Direction des chemins de fer dont la comptabilité se trouvait ainsi singulièrement simplifiée et réduite.

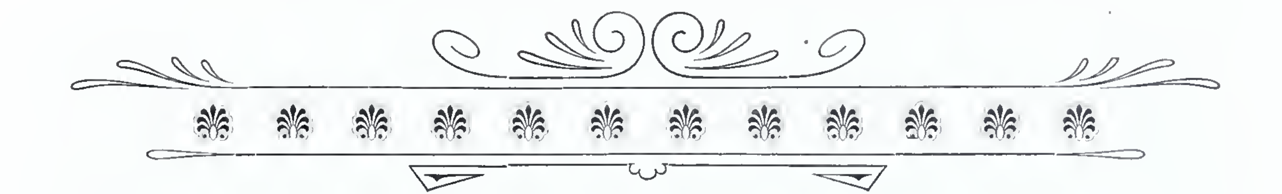
La diète de 1882 avait hérité de celle de 1877—1878 la question de la réglementation du trafic au point de vue commercial et technique.

Un comité avait été nommé à cet effet et le résultat de ses travaux avait été un rapport détaillé au sujet duquel la Direction des chemins de fer avait été invitée à donner son avis. Ce projet fut soumis à la commission des finances de la Diète, qui se borna à proposer aux États de déclarer que les mesures proposées par le comité étaient de nature à améliorer l'exploitation du réseau et que par conséquent elles devaient être prises en considération par la Direction des chemins de fer. La commission soulignait en particulier certaines des mesures du rapport comme particulièrement utiles. Somme toute, la proposition de la commission n'avait en vue qu'une simplification et une meilleure organisation au point de vue de la comptabilité. La question passa du reste presque inaperçue, à tel point qu'elle fut votée dans tous les quatre ordres de la Diète sans aucune discussion préalable. Une telle indifférence pour une question qui, à la Diète de 1877—1878, avait joué un rôle aussi considérable et donné lieu à des discussions aussi vives, était dûe à un concours de circonstances favorables dont le résultat avait été une amélioration générale des résultats de l'exploitation du réseau finlandais.

À cette même diète de 1882 les États votèrent pour la première fois des subventions considérables au fonds des communications dans le but de faciliter et d'encourager la construction de lignes de chemins de fer privées. Un certain nombre de pétitions avaient été à ce sujet soumises aux États. La Diète vota une subvention de un million et demi pour la construction d'une ligne privée destinée à réunir la ville de Björneborg au réseau de l'état; une seconde de 600'000 francs en faveur d'une ligne privée devant aboutir à Kotka, port du golfe de Finlande, et une troisième de 450'000 francs en faveur de la ligne de Villmanstrand. On a vu plus haut que le gouvernement avait, déjà lors de la construction de la ligne de Saint-Pétersbourg, pris l'engagement de mettre à l'étude et de faire exécuter, le moment venu, cette dernière ligne, destinée à réunir au réseau général le bassin de l'immense lac Saima.

Le 23 septembre 1883 la ligne de Vasa fut solennellement inaugurée et ouverte à la circulation. La longueur totale du réseau finlandais se trouvait, par l'adjonction de cette ligne longue de 306 kilomètres, portée à 1'162 kilomètres, représentant un capital de 97 millions de francs, c'est-à-dire 84'000 francs par kilomètre. Il est probable que dans aucun pays du monde le prix de revient moyen du réseau ferré n'a été aussi modique. Le contentement qu'éveilla dans tout le pays l'achèvement de la ligne de Vasa fut d'autant plus grand que, ainsi que nous l'avons déjà dit, la ligne n'avait coûté que 15,3 millions de francs, c'est-à-dire 5 millions de moins que le prix prévu. En outre la ligne entière avait pu être achevée uniquement à l'aide du fonds des communications, sans qu'on ait eu besoin d'avoir recours à un emprunt. Cette dernière circonstance fut d'un autre côté assez sévèrement critiquée par certaines autorités en matière d'économie nationale, qui jugeaient qu'elle entrainait une trop forte diminution du capital national et qui considéraient qu'il n'était guère juste de faire supporter à la génération présente les frais d'une entreprise dont les générations futures devaient en premier lieu tirer profit. Ce dernier principe fut reconnu juste, et dès lors toutes les lignes du réseau finlandais ont été construites principalement au moyen d'emprunts dont les annuités ont été prélevées sur le fonds des communications.

La décision des États de construire la ligne d'Uleåborg fut sanctionnée par l'empereur et, après qu'un comité de construction eut été nommé, les premiers travaux furent exécutés vers le commencement de l'été 1884.



IX. La ligne du Savolaks.

La Diète qui suivit celle de 1882 avait été convoquée déjà pour l'année 1885. D'après la loi organique de la Diète, acceptée par les États en 1867 et sanctionnée par Alexandre II deux ans plus tard, l'intervalle maximum entre deux diètes consécutives était fixé à 5 ans, mais le monarque était libre de convoquer les États plus souvent s'il le jugeait convenable. Au commencement la convocation de la diète tous les cinq ans suffisait amplement aux besoins du développement législatif du pays, mais peu à peu ces longs intervalles entravèrent la marche normale des affaires.

Les progrès rapides qui caractérisèrent toutes les branches du développement national dès le réveil du principe de l'autonomie législative intérieure, avaient augmenté à tel point le nombre des questions de tout genre soumises à l'approbation des États, que ceux-ci ne réussissaient pas à les discuter toutes pendant la durée des diètes. Il devenait nécessaire de convoquer celles-ci plus souvent. Ce fut moins les besoins de la législation juridique que ceux de la législation économique qui nécessitèrent en premier lieu une fréquence plus grande des assemblées des représentants de la nation. C'est ce que reconnut aussi l'empereur Alexandre III et durant tout son règne les États furent convoqués régulièrement tous les trois ans.

Ce retour plus fréquent des sessions législatives ne tarda pas à exercer une influence des plus salutaires sur toutes les branches du développement général de notre pays, en particulier sur celui du réseau ferré. Les États furent ainsi mis en mesure de favoriser l'extension des chemins de fer d'une manière infiniment plus efficace qu'autrefois. En effet, de même qu'auparavant, chaqu'une des diètes vota la construction d'une ou de plusieurs lignes nouveiles, mais les diètes revenant maintenant à intervalles moins longs, les lignes nouvelles se succédèrent aussi plus rapidement, si bien que durant la première dizaine d'années qui suivit l'application de ce nouveau système, le réseau des chemins de fer de la Finlande s'augmenta d'environ 1'000 kilomètres.

La question de savoir laquelle des lignes projetées devait être considérée comme la plus urgente ne présenta pas à la Diète de 1885 les mêmes difficultés qu'à celle de 1882. Les États de 1882 ayant fini, après de longues hésitations entre la ligne d'Ostrobothnie et celle du Savolaks, à opter pour la première d'entre elles, il paraissait tout naturel que cette fois-ci la ligne du Savolaks avait un droit de priorité incontestable.

Le tracé de la ligne ne donna lieu à aucune controverse quant à la partie septentrionale; l'opinion unanime était que cette partie-là de la ligne devait réunir entre-elles les villes de Saint-Michel et de Kuopio, chefs-lieux des gouvernements de même nom. (D. 7). En revanche le tracé au sud de Saint-Michel, et surtout la question de savoir quel endroit de la ligne de Saint-Pétersbourg servirait de point de départ à la nouvelle ligne donna lieu avant et durant la diète à des discussions assez animées

Dans la proposition impériale soumise à la Diète de 1882, la station de Davidstad de la ligne de Saint-Pétersbourg (B. 7) avait été proposée comme point de départ de la nouvelle ligne. À la suite d'études faites sur le terrain, le gouvernement modifia toutefois le projet primitif et proposa à la Diète de 1885 de choisir la station de Kaipiais à l'ouest de la précédente (B. 7) comme point de départ. Cette station présentait en outre l'avantage que c'était là que se croisaient les trains circulants entre Helsingfors et Saint-Pétersbourg et qu'il s'y trouvait un dépôt de locomotives et d'autres bâtiments importants.

Les États approuvèrent ce projet en principe, mais accordèrent toutefois au gouvernement le droit de faire partir la ligne de la station de Kouvola,

située à 22 kilomètres plus à l'ouest, dans le cas où l'étude préliminaire définitive de la ligne démontrerait que la situation de Kouvola était plus favorable.

Les États votèrent un crédit de 16 millions de francs en vue de l'entreprise. Sur cette somme 8 millions devaient être accordés pour la période financière 1886—1888.

La proposition impériale renfermait aussi un projet de réunion au réseau de l'état de la ligne nouvellement construite de Villmanstrand, ville dans les environs de laquelle on venait d'organiser un camp et un champ de maneuvres pour l'armée finlandaise. Le gouvernement remplissait ainsi la promesse faite en 1868, lorsque les villes du Saima avaient demandé par pétition la construction de la ligne en question. La Diète de 1882 avait, ainsi que nous l'avons vu plus haut, accordé un subside de 450'000 francs à une compagnie privée à qui la concession de cette ligne avait été accordée. Selon les vues de la commission des chemins de fer de la Diète de 1882, vues qu'avaient du reste partagées les États eux-mêmes, le gouvernement devait en tout premier lieu s'occuper de la construction des grandes lignes et laisser celle des lignes secondaires à l'initiative privée, dûment subventionnée par l'état. Aussi la proposition impériale concernant la ligne de Villmanstrand rencontra-t-elle au sein de la Diète, comme étant contraire au principe ci-dessus énoncé, une opposition assez vive et provoqua-t-elle un certain mécontentement. Toutefois sur la proposition de la commission des chemins de fer, les États finirent par approuver le projet.

Sur la proposition de la commission des finances, les États de 1885 approuvèrent en outre une proposition impériale au sujet du fonds des communications, selon laquelle le revenu total de l'exploitation des chemins de fer devait dorénavant être versé à ce fonds, dont la destination était de faire face à toutes les dépenses des chemins de fer. Une certaine partie des revenus de la ligne Helsingfors—Tavastehus—Saint-Pétersbourg, affectés à la ligne Helsingfors—Tavastehus, construite, ainsi que nous le savons, avant la création du fonds des communications et par conséquent sans l'aide de ce fonds, avaient été jusqu'alors versés, non au fonds des communications, mais à la caisse générale de l'état. Cette différence purement théorique, basée sur certaines particularités constitutionnelles, entre la caisse „des États" et

celle „du gouvernement“ fut ainsi abolie et le fonds des communications fut dès lors chargé aussi du payement des annuités de l'emprunt négocié en vue de la construction de la ligne de Tavastehus.

En plus des 8 millions accordés pour l'éxécution des premiers travaux de la ligne du Savolaks, les États de 1885 augmentèrent considérablement les subventions accordées par la Diète précédente en vue de la construction des lignes privées de Björneborg et de Kotka. Ces deux lignes n'avaient en effet pas pu être réalisées vu le manque de fonds. Une subvention supplémentaire de 1 ½ million de francs fut allouée à la première d'entre elles et une de 900'000 francs à la seconde.

De plus les États votèrent encore une subvention de 300'000 francs pour la construction, pour le compte de l'état, d'un embranchement destiné à relier au réseau général le petit port de Jakobstad, sur le golfe de Bothnie. L'initiative de cette ligne était dûe à un gros négociant de Jacobstad M. A. Malm, qui avait alloué une somme de 200'000 francs pour la réalisation du projet.

Les années qui succédèrent immédiatement à la Diète de 1885 furent remarquables par le développement rapide du réseau des chemins de fer de la Finlande.

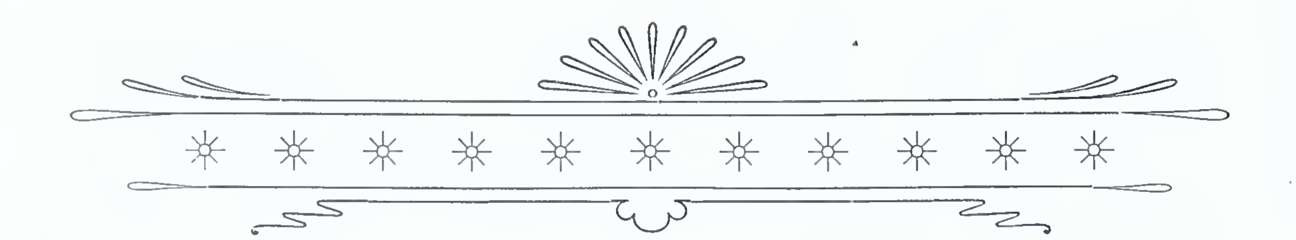
Grâce à l'énergie remarquable avec laquelle furent poussés les travaux de la ligne d'Uleåborg, celle-ci put être ouverte au trafic sur tout son parcours, 344 kilomètres, déjà à la fin du mois d'octobre 1886. L'année précédente la partie sud de la ligne avait déjà été livrée à la circulation des trains. L'inauguration de cette ligne, qui s'avançait vers le Nord jusqu'au delà du 65:me degré de latitude, c'est-à-dire plus haut qu'aucune autre ligne du monde entier, fut célébrée par l'expédition d'un train spécial à Uleåborg et de joyeuses fêtes dans cette dernière ville.

Cette ligne fut la dernière construite dans notre pays sous la direction d'un comité spécial de construction. À mesure que la construction de lignes nouvelles était devenue non plus un travail sporadique, mais constant et continu, on comprenait de mieux en mieux que le meilleur système de construction était de charger le corps des ingénieurs du pays de la direction des travaux; aussi la ligne du Savolaks, et après elle toutes les nouvelles lignes du pays, furent-elles confiées à la *Direction des routes et canaux* et la con-

struction des chemins de fer fut dès lors l'un des principaux champs d'action du dit corps.

Le prix de revient de la ligne d'Uleåborg, tout en restant remarquablement peu élevé pour une ligne à voie normale, fut légèrement plus élevé que celui de la ligne de Vasa. La ligne entière revint à 19,4 millions de francs, c'est-à-dire à environ 56'000 francs par kilomètre, au lieu de 48'000 qu'en avait coutés la ligne de Vasa. Cette augmentation était dûe en partie à un renchérissement de la main d'œuvre et des matériaux, en partie aussi aux travaux d'arts que nécessitèrent les nombreux fleuves de l'Ostrobothnie, travaux parmi lesquels un des plus remarquables fut le pont d'environ 100 mètres de long qui fut construit sur le fleuve d'Uleå. Cette nouvelle application du système de la voie normale à superstructure légère venait donc une fois de plus de donner des résultats singulièrement satisfaisants.

Il est évident qu'une ligne construite dans des régions aussi septentrionales et aussi peu peuplées que celles que traversait la nouvelle ligne ne pouvait, du moins pendant les premières années de son exploitation, donner des résultats matériels satisfaisants. La ligne d'Uleåborg fonctionna longtemps avec perte, quoique, chose remarquable, celles-ci furent moindres que celles qu' avait entrainées la ligne de Hangö durant les premières années de son existence, Quoiqu'il en soit, si même ces pertes furent sensibles, la nouvelle ligne n'en contribua cependant pas moins à augmenter les revenus de la ligne intermédiaire entre elle et le reste du réseau, la ligne de Vasa.



X. La ligne de Carélie et celle de Björneborg.

De même que les précédentes, la Diète de 1888 provoqua une recrudescence d'activité dans le développement de notre réseau ferré. Depuis la diète de 1877—78, la construction de voies ferrées avait eu lieu sans aucune interruption du travail, mais toujours en un seul endroit, ou mieux, le long d'une seule ligne. On ne commençait les travaux d'une ligne nouvelle qu'après l'achèvement de la précédente; les différentes contrées du pays ne pouvaient donc entrer en jouissance des bienfaits du nouveau mode de communications que successivement, l'une après l'autre.

À mesure que se développait l'industrie de la Finlande, dépendante à bien des points de vue du développement du réseau ferré, ce système, satisfaisant autrefois, devenait, absolument insuffisant et plusieurs voix s'élevèrent en faveur d'un système de construction plus vaste, plus énergique, permettant de construire simultanément plusieurs lignes dans différentes contrées du pays, et de répartir ainsi les travaux d'une manière plus juste. Les communes du sud-ouest en particulier se plaignaient amèrement d'avoir été négligées.

Ces plaintes étaient assez justifiées; en effet le gouvernement d'Åbo, c'est-à-dire la partie la plus riche et la mieux cultivée du pays, était des 8 gouvernements de la Finlande, celui qui possédait le moins de chemins de fer

par rapport au chiffre de la population. Le gouvernement d'Åbo n'avait que 2,1 kilomètres de ligne par dix mille habitants, tandis que pour le même nombre d'habitants les gouvernements de Nyland, de Vasa et de Viborg possédaient plus de 10 kilomètres de ligne. celui de Tavastehus plus de 14 kilomètres. Proportionnellement à son étendue aussi le gouvernement d'Åbo ne venait qu'en sixième ligne.

Cette répartition inégale était d'autant plus désavantageuse pour les chemins de fer eux-mêmes que, vu les maigres résultats matériels que donnaient les longues lignes bâties dans les contrées pauvres et peu peuplées du nord, il était nécessaire de compenser l'influence de ces lignes par la construction de lignes productives dans les riches parages à population dense du sud. Un certain nombre de pétitions en faveur de lignes dans le sud du pays avaient été remises aux diètes de 1877, de 1882 et de 1885. Les deux premières diètes écartèrent ces pétitions, la troisième se borna à voter certaines subventions en faveur de lignes privées; subventions qui toutefois se montrèrent insuffisantes pour permettre la réalisation des projets. Les tristes résultats qu'avaient donnés les deux premières entreprises privées de ce genre en Finlande n'étaient guère de nature à encourager l'initiative privée.

Nous avons vu plus haut que la Diète de 1882 avait déjà voté une subvention de 1'500'000 francs en faveur de la ligne de Björneborg et que les États de 1885 avaient porté cette subvention à 3 millions, et cependant ni la ville de Björneborg, ni aucune compagnie privée n'osa se lancer dans cette entreprise. En présence de l'impossibilité d'obtenir par voie d'initiative privée une extension du réseau ferré dans le sud et le sud-ouest du pays, les communes intéressées enjoignirent à leurs représentants à la Diète de 1888 d'obtenir que le gouvernement, sans préjudice de l'extension du réseau de l'état vers le centre du pays, fasse aussi construire pour son compte certaines lignes jugées nécessaires dans le sud.

Outre la ligne de Björneborg, en faveur de laquelle une forte opinion existait depuis déjà longtemps parmi les représentants, ce fut en premier lieu le projet d'une ligne destinée à réunir directement Helsingfors à l'ancienne capitale du pays, Åbo, ligne dont l'utilité avait été reconnue déjà lors des premiers travaux du réseau finlandais, qui rencontra parmi les députés du sud le plus

de soutien. Il est naturel que ces projets devaient rencontrer une opposition très accentuée de la part des représentants du centre et de l'est du pays, qui désiraient accaparer pour leurs régions la totalité des travaux de chemins de fer que consentiraient à autoriser les Etats.

Jamais auparavant la lutte des deux partis politiques du pays n'avait été, en matière de chemins de fer, aussi acharnée qu'elle le fut cette fois-ci. Les projets de lignes dans les contrées du sud, peuplées en majeure partie de populations suédoises de langue, furent ardemment défendus par les députés svécomanes (suédois), qui dans deux des ordres de la Diète, ceux de la noblesse et de la bourgeoisie, formaient la majorité. En revanche les députés fennomanes, (finnois) formant la majorité absolue dans l'ordre du clergé et dans celui des paysans, se rangèrent unanimement du coté des lignes du centre.

Les propositions impériales soumises aux États comprenaient en premier lieu l'allocation des fonds nécessaires à l'achèvement de la ligne du Savolaks. En outre les propositions demandaient la construction d'une magistrale, reconnue depuis longtemps nécessaire, devant desservir la sud-est de la Carélie. Selon le projet du gouvernement, la ligne devait se diriger de Viborg vers la petite ville de Sordavala, située au bord du Ladoga, et de là s'élever vers le nord jusqu'à Joensuu. Un embranchement devait réunir à la ligne magistrale la magnifique chûte d'Imatra, fréquentée annuellement par des milliers de touristes. La longueur totale de la ligne, y compris l'embranchement d'Imatra, devait être de 359 kilomètres (B. 8. 9. C. 8—10. D. 10. 9.).

Le gouvernement proposait en outre la construction d'une ligne de Kouvola, point de départ de la grande ligne du Savolaks, au petit port de Kotka sur le golfe de Finlande. (B. 7.). Le prix de revient de cette dernière ligne avait été évalué à 2,6 millions de francs et la ville de Kotka s'était engagée à contribuer aux frais pour une somme de 500'000 francs payables en acomptes annuels. Quant à la ligne de Björneborg, le gouvernement, tout en mentionnant que la ville en question s'était engagée à contribuer aux frais d'établissement pendant 40 ans par une subvention de 25'000 francs par an si la ligne était bâtie pour le compte de l'état, déclarait que, vu l'insuffisance des études préliminaires, il ne pouvait encore en proposer la construction.

À la suite d'une longue série de débats très vifs on réussit cependant à faire accepter un compromis entre les deux partis. La construction immédiate de la ligne de la Carélie fut votée; les travaux devaient s'exécuter à mesure qu'avançaient ceux de de la ligne du Savolaks et une somme de 11 millions fut mise à la disposition du gouvernement pour les travaux des premières années. Par contre on vota un subside de 1'600'000 francs en faveur de la construction d'une ligne de Björneborg à Tammerfors. C'était peu il est vrai, mais en tout cas la construction de la ligne était assurée.

La somme nécessaire à la construction de la ligne de Kotka fut aussi votée et l'on décida que les travaux commenceraient dès l'achèvement de la ligne du Savolaks.

Enfin les États résolurent d'inviter le gouvernement à mettre à l'étude une prolongation de la ligne d'Uleåborg vers le nord jusqu'à la petite ville de Torneå (G. 5. 4), située sur la frontière suédoise, ainsi qu'une ligne destinée à réunir la ville de Jyväskylä à la ligne de Vasa. Les États demandaient que la diète suivante soit saisie d'une proposition de construction de ces deux lignes.

Ces résolutions obtinrent toutes la sanction impériale et firent que presque chacune des années qui suivirent fut signalée par l'inauguration d'une ligne nouvelle.

La ligne de Kouvola—Kuopio, longue de 283 kilomètres, fut livrée au trafic le 1:er octobre 1889 et le réseau finlandais se trouva ainsi porté à 1823 kilomètres. L'année suivante à la même date, eut lieu l'inauguration de la ligne Kouvola—Kotka, formant en quelque sorte la continuation de la précédente.

Le prix de revient de la ligne du Savolaks monta à 17 millions de francs, c'est-à-dire 59'000 francs par kilomètre, prix sensiblement égal au prix moyen de la ligne d'Uleåborg.



XI. Encore une fois la question de la voie étroite.

La Diète de 1891 n'eut pas sur le développement de notre réseau ferré une influence aussi considérable que les diètes précédentes. L'horizon politique était assombri par de lourds nuages et l'anxiété étreignait les esprits. L'attention unanime était concentrée sur les moyens de détourner les dangers qui menaçaient l'autonomie du pays.

À cela s'ajoutait encore une question de nature purement financière, mais qui n'en présentait pas moins de graves difficultés. La Diète précédente avait voté, ainsi que nous l'avons vu plus haut, la construction d'un nombre assez grand de lignes nouvelles, dont plusieurs d'une longueur considérable. Les ressources pécunières dont disposaient les États suffisaient à peine à l'achèvement des travaux en voie d'exécution.

Enfin les ressources techniques du pays étaient à bout. Les ingénieurs, es techniciens étaient tous pris par la construction simultanée des deux lignes de la Carélie et de Björneborg, situées dans des contrées très éloignées l'une de l'autre.

Aussi les États ne furent-ils cette fois-ci saisis d'aucun projet de ligne nouvelle, à part celui présenté par le gouvernement d'une ligne circulaire urbaine de six kilomètres de long, destinée à réunir la gare du chemin de fer

de Helsingfors au port de la ville en la contournant. La diète précédente avait alloué pour la construction de cette ligne une subvention de un million de francs à la condition que l'entreprise soit exécutée par la ville de Helsingfors pour son propre compte.

Les travaux n'ayant même pas été commencés dans l'intervalle entre les deux diètes, le gouvernement proposa aux États de 1891 de porter la subvention à 1'800'000 francs à condition que la ville se chargeât de construire la ligne et que celle-ci une fois prête soit remise entre les mains de l'État et incorporée au réseau général. Ce projet fut approuvé par la Diète et l'avenir montra que les résultats de cette manière d'agir furent excellents.

La nouvelle ligne eut une influence des plus salutaires sur le développement du trafic des marchandises de la capitale; celui-ci, qui n'avait atteint durant les années 1885 à 1890 que 411'000 francs par an en moyenne, s'éleva à 657'000 en moyenne annuelle pour la période 1891—1895. et 1'183'000 pour la période 1896—1898.

Le total des dépenses qu'aurait à couvrir le fonds des communications pendant la période financière suivante, fut fixé par la Diète à 30 millions, répartis comme suit: pour l'achèvement des travaux de la ligne de la Carélie 14 millions, pour l'achèvement de celle de Björneborg 8 millions, et pour les annuités des emprunts existants 10 millions.

Les Etats résolurent en outre, à la suite d'une pétition qui leur avait été soumise, de demander une fois de plus au gouvernement de faire procéder à l'étude préliminaire d'une ligne devant réunir la ville de Jyväskylä à la ligne de Vasa (D. 5) et au sujet de laquelle les États demandèrent qu'une proposition impériale soit élaborée et soumise à la Diète de 1894.

À ce propos la question du mode de construction le moins coûteux fut de nouveau soulevée. Le système recommandé par les États de 1877 avait, il est vrai, donné des résultats dépassant les espérances même les plus hardies lors de sa première application aux travaux de la ligne de Vasa. Nous avons vu que celle-ci n'avait coûté que 48'000 francs par kilomètre au lieu des 92'000 francs qu'avait coûtés la ligne d'Åbo. Mais depuis lors le prix de revient avait augmenté pour chacune des lignes suivantes en dépit de tous les efforts

des constructeurs, qui ne s'écartèrent cependant jamais du mode de construction recommandé, dont le trait caractéristique était la faible rapidité des trains. Ainsi la ligne d'Uleåborg avait couté 55'000 francs par kilomètre, celle du Savolaks 58'000 francs et l'on prévoyait que la ligne de la Carélie, dont l'achèvement était proche, reviendrait à 70'000 francs. Il est évident que ces différences du prix moyen par kilomètre étaient dûes en grande partie aux conditions topographiques locales des contrées traversées par les différentes lignes; ainsi la ligne de Carélie présentait un nombre considérable de travaux d'art dont quelques-uns, comme par exemple le pont du Vuoksen (B. C. 9), long de 160 mètres, étaient des plus coûteux.

L'augmentation graduelle du prix de revient des lignes nouvelles n'en était pas moins un fait indiscutable, dont le résultat ne pouvait être que d'enrayer un développement rapide du réseau; aussi les inquiétudes que soulevait dans le public cette circonstance défavorable étaient-elles des plus vives. Le trafic sur les lignes septentrionales, spécialement sur celle d'Uléåborg avait été, et était encore, des plus modestes et il n'était guère à prévoir que la ligne proposée de Jyväskylä, d'une importance pure ment locale, pusse, du moins pendant les premières années de son exploitation donner des résultats satisfaisants. Il paraissait donc nécessaire d'adopter un mode de construction encore plus économique que celui qu'avaient recommandé les États de 1877 et selon lequel les dernières voies ferrées du pays avaient été construites. Les partisans du système de voie étroite proposèrent de construire non seulement la ligne de Jyväskylä, mais toutes les lignes de l'intérieur à voie étroite et de former ainsi un réseau intérieur à part, indépendant, mais relié aux lignes extérieures.

Ils réussirent cette fois-ci à rallier à leur projet un nombre d'adhérents assez considérable.

La Diète résolut de demander au gouvernement de nommer une commission spéciale, à qui incomberait le soin, non seulement d'étudier les différents modes de construction et de recommander celui qui paraîtrait le plus favorable et le plus économique en vue des entreprises de chemins de fer futures, mais encore de présenter un rapport au sujet des mesures les plus propices à favoriser la construction de lignes privées. On commençait enfin à comprendre chez nous toute l'importance de ces dernières, soit au

point de vue du trafic local, soit à celui de l'alimentation des lignes magistrales du pays.

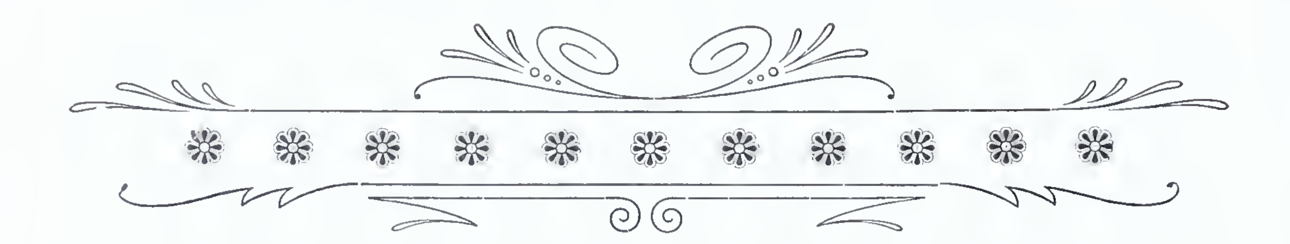
Une question dont la Diète précédente avait déjà été saisie et que la Diète de 1891 eut à discuter une fois de plus, fut celle d'une ligne côtière directe de Helsingfors à Åbo. L'importance de cette ligne apparaissait de jour en jour d'une manière plus évidente, en particulier pour la capitale de notre pays. En effet l'accroissement rapide du chiffre de la population de Helsingfors, centre intellectuel, commercial et industriel du pays entier, rendait de plus en plus difficile l'approvisionnement de la ville, réunie au reste du pays par une seule et unique ligne de chemin de fer, qui par dessus le marché s'élevait droit vers le nord à travers les parages les plus pauvres de la contrée, tandis que les riches communes situées à l'ouest de la ville en étaient réduites à ne communiquer avec celle-ci que par les routes.

En dépit de ces circonstances, le projet se heurta encore cette fois- ci à des difficultés insurmontables et fut de nouveau rejeté.

La majorité dans la commission des chemins de fer déclara qu'il n'était pas encore possible de réaliser le projet et l'ordre du clergé, ainsi que celui des paysans, se rangèrent à l'avis de la commission. La noblesse et la bourgeoisie se prononcèrent en faveur d'une étude préliminaire de la ligne et la noblesse résolut de demander au gouvernement qu'une proposition impériale en faveur de sa construction soit soumise à la Diète suivante. Le projet fut donc rejeté.

En revanche une autre pétition soumise aux États réussit à réunir les suffrages de la majorité de la Diète. Cette pétition demandait la construction d'une ligne de 48 kilomètres de long destinée à réunir le port de Raumo, sur le golfe de Bothnie, à un endroit convenable de la ligne de Björneborg, dont la construction était encore alors inachevée (C. 2, 1). Les États, qui désiraient favoriser la construction de lignes privées, résolurent de proposer au gouvernement d'accorder soit à la ville de Raumo, soit à la compagnie qui se chargerait de l'entreprise une subvention de $^2/_5$ au maximum du prix de construction, à condition que la somme ne dépassât toutefois pas 1 million de francs.

Enfin la Diète de 1891 demanda au gouvernement de faire élaborer et de soumettre aux États de 1894 une proposition impériale en faveur de la construction d'une ligne d'Uléåborg à Torneå (G. 5. 4).



XII. Ligne côtière d'Åbo. Ligne de Jyväskylä. Augmentation de la rapidité des trains. Le „Zontariff.“

Lorsque se réunirent les États de 1894, la majeure partie de la grande ligne de la Carélie était déjà ouverte au trafic et l'on prévoyait l'achèvement final des travaux pour la fin de cette année-là. Il était donc possible de songer à de nouvelles entreprises.

La proposition impériale qui fut soumise aux États concernant les chemins de fer ne correspondait toutefois que fort peu au désir unanime des membres de la représentation nationale de donner un nouvel essor à l'extension du réseau ferré. En effet, il était dit dans cette proposition que, vu l'énergie avec laquelle avaient été poussés les travaux des deux grandes lignes de la Carélie et de Björneborg, vu l'obligation dans laquelle on se trouvait, grâce à l'augmentation du trafic sur les lignes déjà existantes, de procéder à d'importants travaux de remonte et d'agrandissement, ainsi que d'augmenter considérablement le matériel roulant, les ressources du pays paraissaient devoir être mises en contribution „plus qu'il n'était désirable“; d'autant plus que la taxe des eaux-de-vie avait, soit à la suite d'une série de mauvaises années, soit grâce à la propagande toujours croissante contre l'abus des boissons fortes,

donné des résultats inférieurs à ceux prévus par le budget. Le fonds des communications était à sec; il était donc impossible de songer à la construction de lignes nouvelles sans avoir recours à de nouveaux emprunts. „Étant donné ces circonstances, était-il dit dans la proposition, il ne parait guère raisonnable d'allouer au développement du réseau ferré, plus de 2 ½ millions par an, c'est-à-dire une somme suffisante à éviter un arrêt dans la construction des chemins de fer et à ne pas se voir obligé à congédier le personnel déjà expérimenté des travaux."

Nous voyons donc que la proposition impériale n'avait en vue que d'éviter un arrêt des travaux et un chômage du personnel. Les 7,5 millions que représentaient pour la période financière suivante la somme des allocations annuelles que le gouvernement avait fixé dans sa proposition, devaient être employés à la construction de deux petites lignes secondaires: l'une la ligne de Vasa à Jyväskylä, (D. 4. 5), l'autre la ligne du Savolaks au lac de Keitele (D. 7. 6), ces deux tronçons étaient destinés à être par la suite réunis; on aurait ainsi obtenu une communication directe entre les deux grandes lignes magistrales dont ils dépendaient.

La proposition renvoyait toutefois à une date indéterminée la construction des 80 kilomètres qui séparaient les deux tronçons l'un de l'autre, considérant que ces derniers suffisaient à eux deux amplement aux besoins des contrées situées entre la ligne de Vasa et celle du Savolaks.

La proposition mentionnait aussi que la commission chargée par la Diète précédente de l'étude du mode de construction le plus économique avait terminé ses travaux et que son rapport serait soumis aux États. Considérant le caractère purement local des lignes dont la construction avait été préconisée en premier lieu par les États, la majorité de la commission s'était prononcée en faveur d'une largeur de voie de un mètre; toutefois le président de la commission s'était réservé contre cette décision et avait fait mettre au protocole qu'il se déclarait absolument en faveur de la voie normale. La Direction des travaux publics se rangea à l'avis de la majorité de la commission. Ce qu'il y a de remarquable c'est que les différences de prix de revient entre les différents projets étudiés par la commission étaient très faibles. Ainsi pour la ligne de Jyväskylä, longue de 80 kilomètres, la com-

mission avait prévu une dépense de 5,5 millions si la voie était construite à largeur normale et de 5 millions en cas de voie étroite. Pour la continuation de la ligne jusqu'à Suolahti, sur le lac de Keitele, 40 kilomètres, la commission prévoyait une dépense de 2,6 millions pour la voie normale et de 2,4 pour la voie étroite. La différence n'était donc que d'environ 8 % du prix total; aussi le gouvernement avait-il, dans la proposition soumise aux États, opté pour le système à voie normale.

Pour la troisième fois la Diète fut saisie d'une pétition en faveur du projet d'une ligne côtière de Helsingfors à Åbo, mais cette fois-ci avec une instance plus grande qu'aux deux diètes précédentes. En effet les municipalités des deux villes les plus intéressées à la question, Helsingfors et Åbo, avaient décidé que si la Diète refusait son consentement à la construction de la ligne pour le compte de l'état, elles se chargeraient elles mêmes de l'entreprise pour leur propre compte et la ligne serait construite par une compagnie privée. Une étude préliminaire des plus complètes avait déjà été faite aux frais communs des deux villes. La construction de la ligne fut cette fois-ci demandée par quatre pétitions différentes, une à chacun des ordres de la Diète. Celle qui fut remise à l'ordre de la bourgeoisie était signée entre autres par 16 des députés du dit ordre, c'est-à-dire par plus d'un tiers du nombre total des représentants de la bourgeoisie.

Le projet n'en rencontra pas moins au début une résistance des plus opiniâtres au sein de l'ordre du clergé et de celui des paysans, dont les membres désiraient avant tout une extension du réseau vers l'intérieur du pays.

La noblesse et la bourgeoisie ne demandaient pas mieux que de construire des lignes aussi vers l'intérieur du pays, mais ces deux ordres paraissaient enclins à se ranger à l'avis de la commission gouvernementale et de la Direction des travaux publics, c'est-à-dire à donner la préférence, en tant qu'il s'agissait de lignes intérieures, au système à voie étroite.

Après une suite de débats passionnés, la commission des chemins de fer résolut de proposer aux États la construction de la ligne d'Åbo à Helsingfors après entente avec la commission des finances au sujet des moyens de réunir les sommes nécessaires. Cette résolution fut ardemment discutée et ne fut votée finalement qu'à la majorité d'une seule voix: 8 voix contre 7.

Dans toutes les questions de ce genre il arrivait fort souvent que les 16 voix de la commission se partageaient d'une manière égale entre les deux partis et la solution définitive des questions se trouvait souvent dépendante soit des hasards d'un tirage au sort, soit du parti auquel appartenait celle des voix qu'on annulait avant le vôte afin d'obtenir une majorité.

Lors de la discussion des questions relatives aux chemins de fer au sein de la Diète elle même, l'ordre de la noblesse vota la construction de la ligne de Jyväskylä, mais en fixant à 75 cm. la largeur de la voie, quant à la ligne Åbo—Helsingfors la noblesse proposa qu'elle fût construite à voie normale.

Les travaux sur les deux lignes devaient être commencés au plus tard dans le cours de l'année 1896. La bourgeoisie adopta une résolution identique en tous points à celle de la noblesse. En revanche le clergé et l'ordre des paysans acceptèrent le projet de la ligne de Jyväskylä, mais écartèrent celui de la ligne Åbo—Helsingfors. La noblesse et la bourgeoisie avaient mis les deux projets en dépendance l'un de l'autre, de telle manière qu'il s'agissait ou bien de les accepter tous deux, ou bien de les écarter aussi tous deux. D'après la constitution toute question qui ne réussissait pas à obtenir la majorité dans la Diète devait être remaniée par les commissions en vue d'un compromis. La question fut donc renvoyée à la commission des chemins de fer qui eut cette fois-ci à se réjouir d'un succès des plus complets. Après deux remaniements successifs les États finirent par voter la construction des deux lignes, toutes deux à voie normale.

Toutefois la ligne Åbo—Helsingfors ne devait provisoirement être mise en travail que de Åbo jusqu'au point où elle croise la ligne de Hangö.

Les États votèrent un crédit de 6 millions pour les travaux de la ligne de Jyväskylä et un de 3'600'000 francs pour ceux de la ligne côtière.

La Diète eut aussi à s'occuper de deux questions relatives à l'introduction de réformes considérables dans l'exploitation du réseau déjà existant.

Une de ces questions était celle de l'application d'un tarif par zones. À la suite de la grande réforme prêchée vers 1890 en Allemagne par Engel, tendant à l'application d' un tarif régional à nombre de zones fort limité pour le trafic des voyageurs, réforme qui fut peu après aussi adoptée par la di-

rection des chemins de fer de l'état en Hongrie, bien que toutefois avec d'importantes modifications, le „Journal des employés des chemins de fer", proposa la réalisation en Finlande d'une réforme du même genre. Un vieux général, député de l'ordre de la bourgeoisie, soumit aux États une pétition demandant l'introduction du tarif par zones. Le pétitionnaire se basait sur la statistique des chemins de fer et démontrait que les parcours de plus de 200 kilomètres ne formaient que les 4 % du total des parcours et ceux de plus de 300 kilomètres seulement les 2,4 % du même total.

Il citait en outres les excellents résultats obtenus en Hongrie par l'adoption du nouveau tarif et proposait d'introduire dans l'exploitation de nos chemins de fer le „Zontariff" adapté aux conditions locales de notre pays, et cela non seulement par rapport au trafic des voyageurs, mais aussi, en tant que faire se pourrait, par rapport à celui des marchandises.

La question fut soumise à la commission des chemins de fer, qui prit à son égard une attitude réservée. Évitant de se prononcer nettement au sujet de l'opportunité de la réforme proposée, la commission se borna à déclarer que la question paraissait digne d'intérêt et qu'une étude approfondie de la chose était d'autant plus désirable que les réductions du prix des billets introduites précédemment s'étaient toujours montrées avoir une influence favorable sur le résultat final du trafic et qu'il paraissait par conséquent certain qu'une réduction ultérieure du tarif des voyageurs, ainsi que de celui des marchandises, ne manquerait pas d'avoir une influence salutaire, tant au point de vue de l'interêt du public qu'à celui des intérêts des chemins de fer eux-mêmes. Toutefois la commission, se basant sur le fait qu'un comité spécial avait peu auparavant été chargé d'une révision des tarifs, proposa aux États de ne donner aucune suite à la pétition. Cette proposition fut approuvée et la question enterrée. Quant au comité dont il était question il rejeta le tarif, par zones mais proposa en revanche une réduction considérable des tarifs en vigueur.

La seconde et sans contredit de beaucoup la plus importante des questions relatives à l'exploitation des chemins de fer, dont s'occupa la Diète de 1894 fut celle de la rapidité des trains.

Nous avons vu plus haut que la Diète de 1877 avait décidé que les lignes du réseau finlandais devaient être construites à superstructure légère; le poids des rails devait être calculé à raison d'une rapidité maxima des trains de 2 ½ lieues finlandaises (27 kilomètres) à l'heure. Ce principe avait été appliqué à la construction de toutes les lignes postérieures à la Diète de 1877.

Comparée à la rapidité des grands express européens, celle de nos trains était donc des plus modestes et cependant le public finlandais dut se contenter de ce maximum de 27 kilomètres à l'heure et s'en consolait en comparant le confort des voyages actuels, dans des trains bien chauffés, quoique à marche un peu lente, aux pénibles voyages du temps jadis. On comprenait fort bien que mieux valait des trains, même à marche modérée, que pas de trains du tout.

Les inconvénients de cette faible rapidité de marche se faisaient surtout sentir sur la ligne de Vasa dont la longueur était telle que les trains n'arrivaient pas à franchir la distance de Helsingfors en une seule journée et les voyageurs se trouvaient ainsi contraints de passer la nuit dans une des stations intermédiares.

À maintes reprises cet état de choses avait donné lieu à des réclamations énergiques dans la presse. Les inconvénients nombreux qui découlaient de la lenteur des transports avaient fait proposer l'introduction de trains de nuit, mais cette innovation aurait entrainé des frais très considérables, environ 200'000 francs par an, aussi le projet avait-il constamment été repoussé.

Dans le but de remédier du moins en partie à ces inconvénients, la Diète fut saisie d'une pétition demandant une augmentation de la vitesse des trains. Ce qu'il y a de très remarquable c'est que cette pétition eut pour auteur et promoteur non un spécialiste, mais deux membres de l'ordre du clergé. Se basant sur l'effet désastreux que présentait au point de vue du trafic la lenteur des trains, spécialement sur les lignes du nord, les pétitionnaires demandaient que la Diète augmentât la vitesse normale des trains à 31 kilomètres à l'heure.

La commission des chemins de fer se rangea à l'avis des pétitionnaires et proposa aux États de suspendre la décision de la Diète de 1877, par laquelle la rapidité des trains se trouvait limitée à 27 kilomètres à l'heure et d'accor-

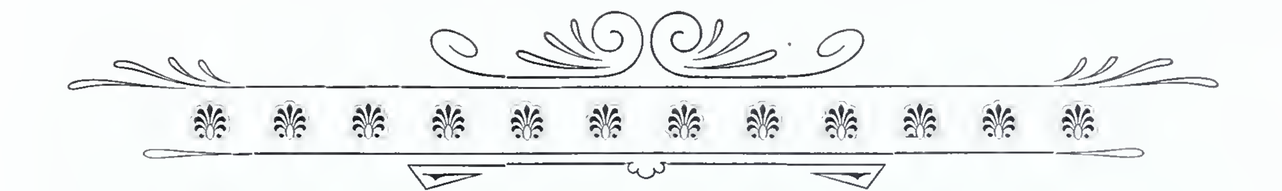
der au gouvernement le droit d'augmenter en une certaine mesure cette rapidité sur toutes les lignes où une telle modification pouvait être jugée utile et favorable au développement du trafic.

La question souleva dans les États des débats assez violents. Bien des députés jugeaient qu'il était dangereux de révoquer ainsi une mesure dont une diète précédente avait pour ainsi dire fait le principe fondamental du système d'exploitation et de construction de notre réseau. On craignait qu'en cédant ainsi au désir unanime du public on n'exposât le gouvernement et la Direction des chemins de fer à se voir continuellement harcelés de réclamations et de demandes de modifications.

Après que le projet eut été de nouveau remanié par la commission conformément aux voeux exprimés par les différents ordres, la Diète finit par adopter une résolution par laquelle elle déclarait que pour sa part elle suspendait la décision de la Diète de 1877 concernant le maximum de rapidité des trains et qu'elle priait Sa Majesté de faire étudier par un comité ad hoc la question de savoir si cette rapidité était susceptible d'une augmentation, sans que le système de construction à bon marché subisse d'altération.

Nous voyons donc que la réponse des États était conçue en termes remarquablement prudents. Quoiqu'il en soit le principal obstacle à une augmentation de la rapidité, la décision concernant le maximum, n'en avait pas moins été révoquée et le gouvernement se voyait en mesure d'agir à sa guise.

Pour ce qui concerne spécialement la ligne de Vasa le vote des États eut pour conséquence l'organisation d'un train à rapidité légèrement augmentée. Ce train parcourait la distance de Vasa à Helsingfors en une seule journée. Il partait il est vrai de très bonne heure pour n'arriver à destination que fort avant dans la nuit, mais enfin il faisait le trajet en une seule journée; ce qui était déjà un progrès des plus considérables en comparaison de l'ancien trafic. Aussi cette innovation fut-elle saluée comme l'aurore d'une ère nouvelle dans l'histoire des chemins de fer de la Finlande.



XIII. Prolongation de la ligne du Savolaks et de la ligne côtière d'Åbo. La ligne de Torneå.

Le rôle que joua la question des chemins de fer à la Diète de 1897 fut sensiblement analogue à celui qu'avait joué cette même question à la Diète précédente.

La proposition impériale concernant l'extension du réseau soumise aux États de 1897, comprenait deux projets de lignes nouvelles: une ligne d'Uleåborg vers le nord, jusqu'à Kemi et à Torneå sur la frontière suédoise, et une prolongation de la ligne du Savolaks, de Kuopio jusqu'à la petite ville d'Iisalmi. En outre la proposition demandait aussi que la ligne de Björneborg fût prolongée jusqu'à Mäntyluoto, port situé à quelque distance de la ville de Björneborg et accessible aux navires de fort tonnage, auxquels l'entrée du port intérieur de la ville n'est pas accessible.

Les crédits demandés pour la construction de ces lignes montaient à 2,5 millions pour celle de Torneå, 4 millions pour celle du Savolaks et 1'200'000 francs pour celle de Mäntyluoto.

La proposition impériale ne mentionnait donc même pas la construction du tronçon Karis—Helsingfors de la ligne côtière d'Åbo. En revanche la construction de ce tronçon fut réclamée, de même qu'aux Diètes précédentes,

par plusieurs pétitions qui furent toutes soumises à l'examen de la commission des chemins de fer.

Dans cette commission les voix se partagèrent dès l'abord à ce propos, et les mêmes divergences d'opinions et de partis que nous avons déjà signalées à propos des diètes antérieures se reproduisirent avec une intensité nullement diminuée.

Les partisans de la ligne côtière n'en réussirent pas moins en première lecture, grâce à une majorité accidentelle, à faire triompher leur projet. La commission proposa un crédit de 2 millions pour l'ouverture des travaux; les 4 millions demandés pour la ligne du Savolaks furent aussi votés et le crédit provisoire demandé pour la ligne de Torneå porté à 4,5 millions.

Le rapport définitif que la commission des chemins de fer soumit aux États était accompagné de deux propositions réservatives. La première d'entre elles, signée par 7 membres de la commission — nous savons que le nombre total des membres est de 16 — et représentant l'opinion du parti svécomane (suédois), proposait le rejet du projet de la ligne d'Iisalmi en faveur de la construction, demandée maintes fois auparavant, mais toujours rejetée, d'une ligne d'Uléâborg au lac d'Uleå. La seconde proposition réservative demandait que le tronçon non encore construit de la ligne côtière d'Åbo fût reporté vers le nord et aille aboutir, non à la station de Karis de la ligne de Hangö, station où aboutissait le tronçon en construction Åbo—Karis, mais à celle de Num mela située également sur la ligne de Hangö. (B. 4).

La discussion de la question par les États eux mêmes présenta un caractère absolument identique à celui de cette même discussion lors de la diète précédente: la noblesse et la bourgeoisie se déclarèrent en faveur du projet de la ligne côtière et votèrent les crédits nécessaires à sa construction. La noblesse accorda plus de 6 millions et la bourgeoisie 4. En revanche le clergé et l'ordre des paysans rejeterent le projet, et se prononcèrent en faveur de la ligne d'Iisalmi q'avaient rejetée les deux premiers ordres.

La construction des lignes de Torneå et de Mäntyluoto fut votée par tous les quatre ordres.

Il paraissait donc impossible d'arriver à un accord quant aux lignes d'Åbo et d'Iisalmi; aussi la commission des chemins de fer, à laquelle échut

la tâche ingrate de remanier le projet de manière à ce qu'une résolution concordante puisse avoir lieu, et qui elle même était, ainsi que nous l'avons vu, partagée en deux partis égaux, finit-elle par déclarer que, du moment qu'il était impossible de s'entendre, il ne restait plus qu'à abandonner les deux projets. Une telle solution ne satisfaisait personne; aussi fit-on au dernier moment des efforts désespérés pour arriver à s'entendre. Lorsque le second rapport de la commission fut soumis aux États, la noblesse le rejeta et vota un ordre du jour par lequel elle engageait la commission à élaborer un projet de conciliation dont la base devait être un consentement de la part de la noblesse et de la bourgeoisie à la construction de la ligne d'Iisalmi, à condition que le clergé et les paysans accordassent celle de la ligne côtière. Le projet de conciliation ainsi élaboré n'en fut pas moins rejeté par deux des ordres de la Diète, mais les deux autres réussirent au dernier moment à faire soumettre la question à la commission, renforcée par des élections complémentaires au nombre de 60 membres et celle-ci finit par résoudre la question de telle manière que les lignes et les crédits suivants furent votés:

4 millions en faveur de la construction de la ligne d'Iisalmi,

2 millions en faveur de la ligne côtière (Helsingfors—Karis),

4,5 millions pour la ligne de Torneå,

1,2 million pour celle de Mäntyluoto, et

2 millions destinés à subventionner certaines entreprises privées.

Si nous avons développé d'une manière aussi détaillée que nous venons de le faire l'histoire du réseau des chemins de fer de la Finlande, c'est que nous avons voulu montrer à l'étranger la méthode de travail d'une représentation nationale qui est en Europe le dernier vestige du système des quatre ordres, forme de représentation nationale généralement considérée comme surannée. Il est évident que ce système est sujet à mainte critique, en particulier à celle d'une lenteur souvent exagérée dans la marche des affaires. Et cependant nous croyons avoir montré qu'en dépit de ce mode de représentation démodé le développement du réseau ferré de notre pays n'en a pas moins été remarquablement rapide. Les luttes de parti ont joué chez nous comme ailleurs un grand rôle dans les discussions des États, mais

cependant il a toujours été possible de concilier les intérêts des partis et d'obtenir des décisions où l'intérêt du peuple entier, de la nation, ont toujours été le but désintéressé des États. Les sacrifices que s'est imposés le peuple finlandais par l'intermédiaire de ses représentants en vue d'une augmentation du réseau ferré national, peuvent à bon droit, étant données les circonstances économiques de notre patrie, être considérés comme grandioses. Ajoutons que la représentation en quatre ordres est une garantie puissante du maintien de l'ordre existant contre tout bouleversement irréfléchi, spécialement en matière de chemins de fer. On comprendra dès lors pourquoi la loi organique de la Diète promulguée par Alexandre II en 1869, loin de perdre dans l'opinion publique de notre pays, n'a fait que rallier de plus en plus autour de l'ordre établi par elle les sympathies et l'amour toujours croissant de la nation entière.

Le développement remarquablement rapide de notre réseau ferré est une des preuves les plus concluantes de l'heureuse harmonie qui règne entre les conditions générales de la vie en Finlande et le système de représentation encore en vigueur chez nous.

Quelques mots encore à propos de la ligne de Torneå. Déjà l'achèvement de la ligne d'Uleåborg, dont le point terminus, la ville du même nom, sous le 65:me degré de latitude, n'etait eloigné que d'environ 100 kilomètres de la frontière suédoise, avait éveillé le désir de voir les réseaux des deux pays en communication l'un avec l'autre. En Suède on ne tarda pas à remarquer que depuis l'ouverture de la ligne d'Uleåborg, bon nombre de personnes qui du nord de la Suède désiraient se rendre à Stockholm ou dans la Suède méridionale, passaient par Uléåborg et les lignes finlandaises jusqu' à Åbo ou Hangö et de là en Suède par bateau. Ce fait était dû au bon marché du prix des billets sur les chemins de fer finlandais et à l'organisation d'un service d'hiver régulier et ininterrompu de bateaux à vapeur entre la Finlande et la Suède à l'aide de puissants navires béliers (bris-glaces). Ces circonstances faisaient que les voyageurs du nord de la Suède, plutôt que de faire un long et pénible voyage en traineau pour atteindre l'extrémité nord du réseau suédois préféraient faire le détour par la Finlande.

Ce fait était en lui même de fort peu d'importance vu le nombre très restreint de ces voyageurs mais il n'en attira pas moins l'attention en Suède

et la presse suédoise ouvrit une campagne en faveur d'une prolongation vers le nord du réseau suédois. Il ne rentre pas dans le cadre de cet ouvrage d'étudier l'importance qu'eut cette polémique de presse. Quoi qu'il en soit durant le cours des années 1891—1895 la Suède construisit 656 kilomètres de nouvelles lignes, 130 kilomètres par an, et vers la fin de 1895 le réseau suédois s'étendait déjà vers le nord jusqu'à la hauteur d'Uleåborg à Boden. Depuis lors il a été continué avec énergie et il atteint actuellement Gellivara par 67° de lat. nord, c'est-à dire qu'il dépasse le cercle polaire. Nous voyons donc que dans cette direction-là le réseau suédois a déjà beaucoup dépassé le réseau plus modeste de notre pays.

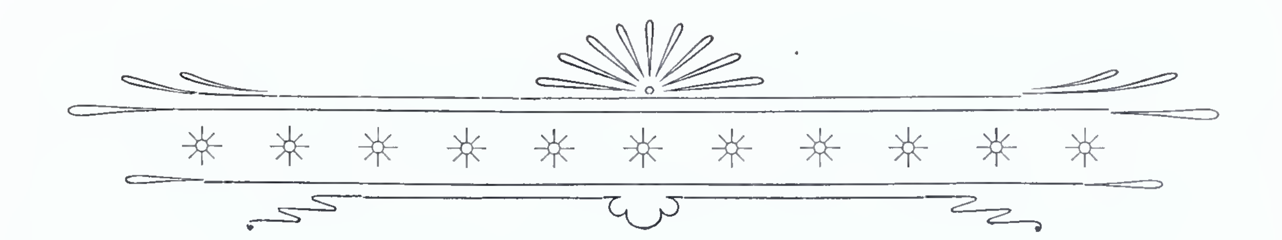
Du coté finnois la question d'une marche à la rencontre du réseau suédois parut être tombée dans l'oubli ou du moins on s'occupa en premier lieu de lignes jugées plus urgentes. Il est vrai que la Diète de 1891 fut saisie d'une pétition demandant la construction d'une ligne d'Uleåborg à Torneå; cette pétition fut même bien acceuillie par les États qui décidèrent qu'une proposition impériale serait demandée en faveur de la ligne pour la diète suivante. Cette décision fut aussi sanctionnée par l'Empereur. Malheureusement des difficultés financières surgirent et l'on craignit de se lancer dans une entreprise qu'on jugeait ne pas pouvoir donner des revenus favorables. La question fut enterrée. Une autre des raisons qui contribuèrent à décourager les partisans de la ligne était l'impossibilité matérielle de réunir directement les deux réseaux l'un à l'autre. En effet tandis qu'en Suède la largeur des voies était la même que dans l'Europe occidentale c'est-à-dire 1'435 mètres la Finlande avait dû adopter la largeur de voie usitée en Russie, 1'524 mètres. Le matériel roulant ne pouvait donc pas passer d'un réseau à l'autre.

Mais à mesure que le réseau suédois avançait et s'approchait de la frontière finlandaise le projet de la ligne de Torneå réunissait un nombre de plus en plus grand d'adhérents. Nous avons vu qu'il finit par triompher. La ligne est actuellement en construction et il est à prévoir qu'il ne s'écoulera pas bien des années avant que les deux réseaux soient réunis directement l'un à l'autre.

Les projets des chemins de fer à exécuter durant la période financière 1897—1900 comprennent un total de 318 kilomètres de nouvelles lignes. Bien

qu'un développement pareil représente un apport considérable à notre réseau ferré il n'en est pas moins certain qu'en comparaison des grands projets de nouvelles magistrales votés par les diètes précédentes, le résultat de la Diète de 1897 marque une diminution de l'énergie progressive du développement de notre réseau; d'autant plus que les finances générales du pays sont en voie de prospérité indiscontinue, ainsi que le démontre entre autres l'augmentation toujours croissante des revenus du fonds des communications.

Une des causes principales de cette diminution apparente d'énergie est le développement énorme du trafic sur les lignes déjà construites. Ce développement nécessite de nombreux travaux complémentaires, remonte, augmentation du matériel roulant, du personnel etc., en un mot une modernification générale du réseau et ces travaux engloutissent des sommes si énormes qu'il n'est guère possible de prêter au développement kilométrique toute l'attention désirable et désirée.



B. Exploitation du réseau.

XIV. Le trafic des premiéres années.

Déjà en parlant de la construction des premières lignes de chemins de fer en Finlande nous eûmes l'occasion d'indiquer combien modeste était l'organisation des trains, durant la première période de l'exploitation de notre réseau. Le service des trains tel qu'il avait été projeté pour la ligne Helsingfors—Tavastehus, ne comprenait pas même des communications journalières entre les points terminus; il devait y avoir 3 trains par semaine dans chaque direction, à un jour d'intervalle, le dimanche étant jour de repos. La rapidité des convois était aussi des plus modestes: de Helsingfors à Tavastehus il fallait 4 ½ heures pour une distance de 107 kilomètres. Et cependant le public, comparant cette rapidité avec la durée des voyages en poste d'une ville à l'autre, se montrait fort satisfait. Nous avons vu que cette première ligne revint à un prix bien plus élevé que ne l'avaient prévu les ingénieurs et que les résultats de l'exploitation durant les premières années ne répondirent nullement aux espérances générales. Ces mauvais résultats furent attribués à la soi-disante prodigalité de la direction des travaux et l'ordre fut donné d'observer l'économie la plus minutieuse dans l'exploitation de la malencontreuse ligne. L'administration du chemin fit de son mieux pour exécuter dans toute leur étendue ces prescriptions. Des ordres sévères

furent donnés aux employés de veiller à ce que le nombre des voitures fut limité au strictement nécessaire, à ce que toutes les places fussent occupées dans les compartiments étroits et malcommodes du temps; ces compartiments, tous à entrée latérale et dont les portes ne s'ouvraient qu'au moyen de la clef des chefs de train, étaient calculés à raison de 10 personnes par compartiment de III:me classe et de 8 par compartiment de II:me.

Le personnel de l'administration de la ligne fut réduit au minimum possible et organisé selon le modèle de la Suède. En dehors du personnel indispensable au service du roulement, de la ligne et des ateliers, la direction ne comprenait que: un directeur, en même temps chef d'exploitation, domicilié à Helsingfors et dépendant de la direction du corps des ingénieurs, un agent remplissant aussi les fonctions de trésorier et de contrôleur, enfin un expéditeur.

En dépit de cette économie sévère les résultats du trafic furent, particulièrement durant les premières années, assez décourageants ainsi qu'il ressort du tableau suivant.

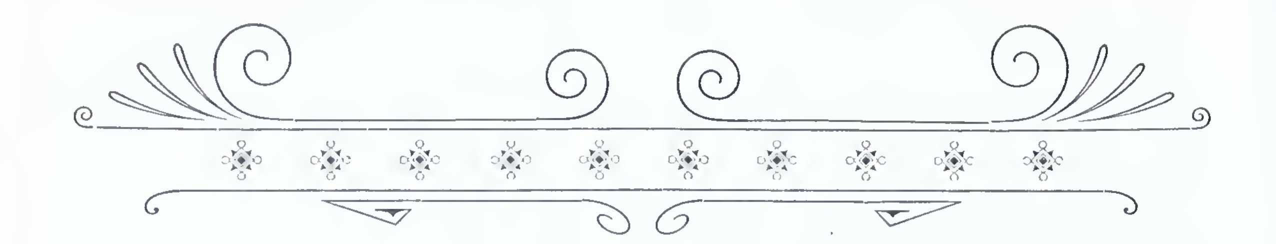
Années	Revenus	Dépenses	Revenus nets
	Francs.	Francs.	Francs.
1863	558'000	597'000	— 39'000
1864	464'000	540'000	— 76'000
1865	521'000	439'000	82'000
1866	462'000	421'000	41'000
1867	430'000	429'000	1'000
1868	443'000	354'000	89'000

Ou bien par kilomètre de ligne:

Années	Revenus	Dépenses	Revenus nets
	Francs.	Francs.	Francs.
1863	5'100	5'400	— 300
1864	4'200	4'900	— 700
1865	4'700	4'000	700
1866	4'200	3'800	400
1867	3'900	3'900	—
1868	4'000	3'200	800

Nous voyons donc que pendant les premières années de l'exploitation les résultats furent négatifs. En 1866 l'exploitation donna 0,3 % du capital engagé et en 1865 et 1868 0,6 %.

Le personnel de l'administration du chemin de fer demeura pendant longtemps limité aux employés que nous venons de citer et cela méme aprés qu'en automne 1862 le nombre des trains eut été augmenté. Ce n'est que vers l'époque de l'inauguration de la ligne de Saint-Pétersbourg que des modifications furent introduites et qu'on s'engagea par rapport au personnel administratif dans une voie toute différente de celle qu'on avait suivie jusqu' alors.



XV. Développement du trafic.

Dès l'ouverture au trafic, en février 1870, du tronçon Viborg—Saint-Pétersbourg de la ligne principale on put constater que ce tronçon était appelé, surtout dans les environs immédiats de Saint-Pétersbourg, à jouer un rôle des plus importants et qu'on allait avoir affaire ici à un trafic dans le sens européen du mot. Il était dès lors de toute nécessité de compléter non seulement le personnel de l'administration, mais aussi et surtout celui de la ligne elle même. Limité à quelques dizaines d'employés de toutes qualifications ce personnel fut porté, dans le cours de l'année 1871, à 337 employés divers.

Le directeur des chemins de fer, qui durant la construction de la nouvelle ligne avait été subordonné à la direction des travaux fut de nouveau placé, une fois ceux-ci terminés, sous la dépendance du corps des ingénieurs. Il est à remarquer toutefois que l'administration des chemins de fer, grâce au développement considérable et rapide du trafic et du réseau, ne tarda pas à s'arroger une indépendance de plus en plus grande, tout en restant de nom et officiellement subordonnée au corps des ingénieurs. Il ne pouvait en être autrement; l'importance et le nombre des questions relatives aux chemins de fer occupèrent bientôt la première place parmi toutes les affaires dans la Direction du corps des ingénieurs et le gouvernement se vit souvent

forcé, pour simplifier la procédure et accélérer la marche des affaires, à traiter directement avec l'administration des chemins de fer. Au directeur des chemins de fer on avait peu à peu adjoint certains employés supérieurs: les chefs des différents services (trafic, voie et traction), assistés chacun d'un personnel de bureau plus ou moins nombreux et augmentant de jour en jour. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, dès 1871 on adjoignit au directeur des chemins de fer un fonctionnaire spécial chargé du service de la statistique. Le corps des ingénieurs ne comptait à cette époque-là, et ne compta du reste non plus par la suite aucun statisticien spécial.

Plus l'administration des chemins de fer se développait, plus il était évident que sa dépendance du corps des ingénieurs était d'entraver la marche réguliére des affaires en introduisant entre le gouvernement et l'administration une instance intermédiaire inutile. Grâce à différentes circonstances il ne fut toutefois possible d'écarter cette anomalie avant 1877.

Nous avons déjà dit que l'inauguration de la ligne de Saint-Pétersbourg marque une phase nouvelle dans le développemont du trafic de nos chemins de fer. Ce fut avec une satisfaction étonnée qu'on constata dans le pays le considérable trafic de voyageurs qu'entraînèrent les trains à longues distances, ainsi que l'énorme transport des marchandises qui se déclara dès l'ouverture de la ligne.

Le premier mai 1875 la ligne de Hangö fut réunie au réseau de l'état et le 1:er juillet 1876 celui-ci s'augmenta encore de la ligne d'Åbo. La longueur totale du réseau était maintenant de 853 kilomètres. Bien que le trafic des deux lignes que nous venons de citer ait été au commencement assez faible, surtout celui de la ligne de Hangö, il n'en contribua pas moins à augmenter le trafic général du réseau. Le tableau ci-dessous indique le développement du trafic général pour tout le réseau à partir de l'ouverture en 1869 du premier tronçon de la ligne de Saint-Pétersbourg jusqu'en 1877:

Années	Revenus	Dépenses	Revenus nets.
	Francs.	Francs.	Francs.
1869	496'000	327'000	169'000
1870	1'475'000	1'422'000	53'000
1871	2'651'000	1'844'000	807'000

Années	Revenus Francs.	Dépenses Francs.	Revenus nets Francs.
1872	3'460'000	2'051'000	1'409'000
1873	3'759'000	2'269'000	1'490'000
1874	4'509'000	2'632'000	1'877'000
1875	5'306'000	3'556'000	1'750'000
1876	6'878'000	4'501'000	2'377'000

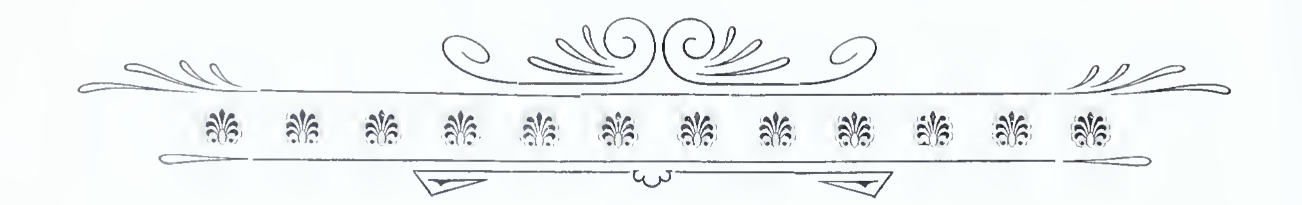
Ou bien par kilomètre de ligne:

Années	Revenus Francs.	Dépenses Francs.	Revenus nets Francs.
1869	4'100	2'700	1'400
1870	4'200	4'000	200
1871	5'500	3'800	1'700
1872	7'100	4'200	2'900
1873	7'700	4'700	3'000
1874	9'300	5'400	3'900
1875	9'000	6'000	3'000
1876	9'200	6'000	3'200

Il résulte de ce tableau que depuis l'inauguration de la ligne de Saint-Pétersbourg en 1871 et jusqu'en 1875 les revenus des chemins de fer montèrent de 2,7 à 5,3 millions; en d'autres termes ils doublèrent presque pendant ces 5 années. L'année 1876 fut particulièrement favorable; les revenus s'élevérent à 6,9 millions, mais cette augmentation peut être considerée comme exceptionnelle et dûe au trafic qu'entraina une exposition industrielle qui eut lieu cette année-là à Helsingfors. Déjà en 1874 le revenu net de l'exploitation s'éleva à 1,9 millions de francs, ce qui représente 4,2 % du capital engagé, un intérêt qui peut avec raison être considéré comme satisfaisant.

Le revenu moyen par kilomètre de ligne, qui fut pendant la 1:re année de l'exploitation de la ligne de Saint-Pétersbourg de 5,500 francs, augmenta rapidement pour cette même ligne et atteignit en 1876 le chiffre respectable de 12,300 francs. Malheureusement sous l'influence des maigres résultats

fournis par les lignes nouvelles (celles de Hangö et d'Åbo) le résultat moyen pour le réseau entier fut sensiblement moindre et ne s'éleva qu'à 9'200 francs. Remarquons à propos des nouvelles lignes que celle de Hangö continua durant les années 1875 et 1876 appartenant à la période que nous examinons ici, à donner des résultats négatifs tandis que celle d'Åbo donna durant les six premiers mois de son exploitation un bénéfice de 245'0C0 francs. Quoiqu'il en soit le trafic de nos chemins de fer avait pris de telles dimensions et leur administration un tel développement qu'il devenait impossible de conserver par rapport à l'administration de cette vaste entreprise l'état de choses dont nous avons parlé plus haut. Une modification radicale de l'administration supérieure s'imposait.



XVI. La Direction des chemins de fer.

Nous avons eu plus haut l'occasion d'indiquer que l'année 1877 marque l'ouverture d'une ère nouvelle dans le développement purement matériel et le système de construction de chemins de fer en Finlande. Cette même année marque aussi une phase nouvelle par rapport à l'administration de ces chemins de fer. Le 1:er octobre 1877 fut en effet créée la „Direction des chemins de fer de l'état de Finlande.“ L'ancien directeur des chemins de fer fut placé à la tête de cette direction en qualité de président et avec le titre de directeur général. Les chefs des services du trafic, de la voie et du matériel roulant et des ateliers devinrent membres de la nouvelle direction qui comprit en outre un chef du service des bureaux et un adjoint du directeur général à Saint-Pétersbourg. Au fond la composition de la nouvelle direction resta sensiblement la même que celle de l'ancienne administration mais dépendante désormais directement du gouvernement, sans l'intermédiaire d'aucune instance supérieure, elle gagnait de fait une indépendance et une liberté d'action que ne possédait pas l'ancienne administration.

Ce fut sous des auspices assez sombres que la nouvelle direction entra en fonctions. Des spéculations exagérées sur les bois provoquèrent vers 1880 une crise économique assez grave. Le ralentissement général des affaires ne pouvait manquer de nuire aux chemins de fer dont les revenus furent considérablement diminués. Cet état de choses était en lui-même suffisant

à éveiller des soucis et à pousser à l'économie, mais à celà vint encore s'ajouter une circonstance particulière. Nous avons vu que les États de 1877 avaient voté une résolution tendant à recommander au gouvernement l'économie la plus stricte non seulement par rapport au développement ultérieur du réseau ferré du pays mais aussi par rapport à l'administration des chemins de fer; la Diète avait même demandé qu'on organisât une enquête dans le but de savoir s'il n'était pas possible d'augmenter les revenus soi disant trop faibles des chemins de fer par des modifications, des simplifications dans leur administration. Le gouvernement acquiesça au vœu des États et chargea un comité spécial de l'enquête en question. C'est dans ces circonstances que la Direction entra en fonctions; aussi ne faut-il pas s'étonner si ses efforts tendirent en premier lieu à la suppression de toute dépense qui ne paraissait pas être absolument indispensable.

On s'efforça aussi d'augmenter les revenus des chemins de fer par une élévation du tarif des voyageurs de III:me classe. Cette mesure avait aussi en vue le rétablissement d'une proportionalité plus normale entre les prix des billets de II:me et de III:me classe. Lors de l'ouverture de la première voie ferrée en Finlande le prix des places avait été fixé à 10, 6 et 4 centimes par kilomètre pour chacune des 3 classes. Plus tard ou dès le commencement de 1876 une modification fut introduite et le prix des places fixé à 10, 7 et 4 centimes par kilomètre. La différence considérable entre le prix des places en II:me et en III:me classe, jointe aux effets de la crise économique fit que le nombre des voyageurs de la II:me classe diminua. Pour obvier à cet état de choses la direction résolut d'elever le prix des places en III:me; celui fut porté à 5 centimes par kilomètre. Mais cette mesure n'eut pas l'effet qu'on en attendait. Le nombre des voyageurs kilomètriques en seconde classe s'éleva, il est vrai, mais faiblement; de 12 millions en 1879 il monta à 13 millions en 1881; en revanche celui des voyageurs kilomètriques en troisième diminua notablement et tomba durant le même laps de temps de 45 millions à 42. Le résultat financiel de l'opération fut il est vrai une augmentation des revenus d'environ 100'000 francs, dûe à la différence du prix des places, mais que signifiait cette augmentation comparée à la stagnation, à la diminution même du trafic des voyageurs.

Toujours est-il que par cette application générale de l'économie la plus méticuleuse en tout et partout la Direction obtint des résultats qui peuvent à bon droit être qualifiés d'uniques. Durant les six années qui suivirent, pendant lesquels la longueur du réseau resta la même, 855 kilomètres, les résultats de l'exploitation furent les suivants:

Années	Revenus bruts	Dépenses	Revenus nets.
	Francs.	Francs.	Francs.
1877	6'785'000	5'166'800	1'619'000
1878	6'334'000	4'983'000	1'351'000
1879	6'109'000	4'387'000	1'722'000
1880	6'885'000	4'258'000	2'627'000
1881	7'235'000	4'501'000	2'734'000
1882	7'917'000	4'743'000	3'174'000

Ou par kilomètre de ligne:

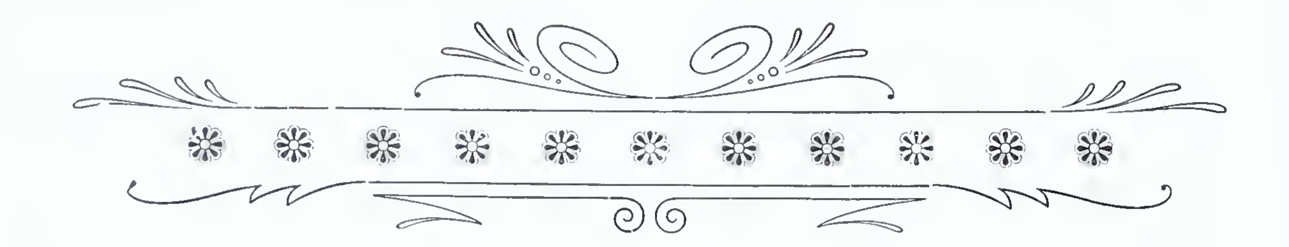
Années	Revenus bruts	Dépenses	Revenus nets.
	Francs.	Francs.	Francs.
1877	7'900	6'000	1'900
1878	7'400	5'800	1'600
1879	7'100	5'100	2'000
1880	8'100	5'000	3'100
1881	8'500	5'300	3'200
1882	9'300	5'600	3'700

Ce qu'il y a de plus remarquable dans ce tableau c'est la diminution considérable des dépenses que la Direction réussit à opérer, de 5,2 millions de francs en 1877 à 5 millions en 1878, puis à 4,4 et 4,3 millions en 1879 et 1880. Les dépenses augmentèrent il est vrai légèrement pendant les années suivantes, mais restèrent cependant inférieures au total de l'année 1877. C'est un fait avéré que dans les entreprises de voies ferrées les dépenses tendent pour ainsi dire naturellement à augmenter en dépit de l'économie la plus rigoureuse; aussi ne peut-on qu'admirer les résultats que réussit à obtenir ainsi la Direction d'alors. Citons comme preuve de l'économie

minutieuse qu'introduisit la Direction dans toutes les branches de son administration le fait que le personnel total des chemins de fer finlandais, qui s'élevait en 1877 à 1'678 employés de toutes qualifications, fut peu à peu diminué et n'était en 1882 plus que de 1'583 et cela en dépit de la réorganisation survenue dans l'administration, réorganisation qui entraina entre autres la création d'un certain nombre de nouveaux emplois.

Les chiffres du tableau indiquent aussi la diminution des revenus qu'entraina la crise économique des années 1877—1879 dont nous avons parlé plus haut. De 6,9 millions les revenus tombèrent à 6,3, puis à 6,1 millions mais grâce au système de sévère économie que suivait la Direction, les chiffres indiquant les revenus nets n'accusent une légère diminution que pour l'année 1878 et remontent déjà l'année suivante en dépit d'une diminution ultérieure des revenus. La crise une fois passée les revenus bruts augmentèrent rapidement et montèrent jusqu'à 7,9 millions tandis que le chiffre des dépenses restait sensiblement stationnaire; aussi voyons nous celui des revenus nets augmenter rapidement et atteindre 2,6, puis 3,1 millions.

Nous ne discuterons pas ici la question de savoir si la potitique de restriction suivie par la Direction des chemins de fer était la plus avantageuse au point de vue du développement général de lignes relativement récentes. Ce qu'il y a de certain, c'est que cette politique eut pour effet de prévenir une diminution considérable des revenus nets du réseau pendant la durée de la crise économique que traversa notre pays vers 1878 et qu'une fois, la crise passée, elle exerça une influence des plus salutaires sur la direction des affaires et contribua par là même aux résultats relativement très satisfaisants de l'exploitation des chemins de fer dans un pays aussi pauvre et cela en dépit d'un concours de circonstances peu favorables.



XVII. Création d'une caisse de pension pour les employés des chemins de fer.

La création d'une caisse particulière destinée spécialement à pensionner les employés des chemins de fer finlandais peut à bon droit être considérée comme un des progrès les plus importants réalisés dans l'administration de notre réseau. La plupart des personnes qui participérent à la construction de la première ligne ferrée de notre pays appartenaient, ainsi que nous l'avons déjà indiqué plus haut, au corps des ingénieurs; ils étaient par conséquent employés de l'état et jouissaient comme tels du droit à une pension qu'a toujours accordée à tous ses employés l'état de Finlande. Quant aux employés de la ligne qui n'appartenaient pas au corps des ingénieurs, le gouvernement décidait chaque fois que l'un d'eux mourait ou tombait victime d'un accident l'importance des subsides à accorder à l'employé lui-même ou à sa famille.

Mais déjà de suite après l'ouverture de la ligne de Saint-Pétersbourg ce système se montra absolument défectueux. À mesure qu'augmentait le nombre des employés non ressortissants du corps des ingénieurs, il devenait de plus en plus nécessaire de leur procurer, quand ils quittaient le service, une aisance modeste, et de garantir en cas de décès l'existence de leurs familles. Dès 1872 le gouvernement ordonna que toute recette prove-

nant de la vente des objets ou des marchandises non réclamés, de même que le produit de toute amende, infligée au personnel pour délits peu graves, seraient versés à un fonds spécial destiné à être transformé plus tard en une caisse de pensions et de secours. En 1875 une commission composée de délégués nommés par le personnel du réseau fut chargée d'étudier la question et d'élaborer un projet de règlement de la caisse projetée. Ce projet fut ensuite soigneusement revu et remanié et en 1881 le *„Règlement de la caisse des pensions des chemins de fer de l'état de Finlande"* fut enfin définitivement adopté et entra en vigueur dès le 1:er juillet 1882.

Voici quelles sont les principales clauses de ce règlement:

La caisse a pour but non seulement d'assurer une existence convenable à ceux des employés du chemin de fer qui, soit pour cause de vieillesse, soit pour cause de maladie ou d'infirmités occasionnées par des accidents de service, se voient forcés de se retirer du service, mais aussi aux veuves et aux orphelins des employés des chemins de fer.

Tout employé des chemins de fer de l'état, ordinarie ou surnuméraire, homme ou femme est de droit membre de la caisse.

Les pensions accordées par la caisse se répartissent en dix catégories d'après les fonctions remplies par les pensionnés et varient de 300 à 1'800 francs par an pour les pensionnés et de 150 à 900 francs par an pour les familles des défunts. Observons ici que les employés supérieurs des chemins de fer reçoivent leur pension non de la caisse particulière des chemins de fer mais de la caisse générale des employés de l'état de Finlande.

Pour avoir droit à la pension entière il faut avoir atteint cinquante cinq ans d'âge et avoir au moins trente années de service. Les employés qui se retirent du service avant d'avoir rempli ces conditions ont droit à une pension réduite.

Les cotisations annuelles sont assez élevées; elles atteignent 12 % du montant de la pension future.

Ces cotisations forment la partie principale des revenus de la caisse, toutefois celle-ci est de plus très largement subventionnée par l'état et jouit de plus de certains revenus fixes. Ainsi la moitié du montant des pensions accordées aux veuves et aux orphelins est prélevée sur les fonds d'état et

le revenu provenant de l'adjudication du droit d'exercer le métier de restaurateur dans toutes les gares du réseau est aussi versè à la caisse.

Tous les dix ans le Sénat nomme une commission spéciale à laquelle incombe le soin de décider si les revenus de la caisse et les subventions qu'elle reçoit suffisent à garantir la régularité de ses opérations et de proposer au cas échéant les mesures nécessaires à soutenir la caisse.

Grâce à ce soutien si effectif de la part du gouvernement la caisse s'est développée d'une manière des plus favorables. Le fait qu'une importante partie du personnel se compose de gens encore dans la fleur de l'âge et que par conséquent le montant des pensions n'augmente que fort lentement a aussi puissamment contribué au développement de la caisse.

Le tableau ci-dessous montre quel a été ce développement:

Années.	Nombre des participants à la caisse	Nombre des pensionnés	Nombre des pensionnés en % des participants
1883	1'490	14	1 %
1885	1'545	49	3 „
1890	2'050	131	6 „
1895	2'866	225	8 „
1896	3'191	242	8 „
1897	3'354	281	8 „
1898	3'615	310	8 „

Nous voyons donc que proportionnellement au nombre des participants celui des pensionnés a augmenté assez rapidement, ce qui du reste est assez naturel. En revanche ce nombre est resté durant le cours de ces dernières années assez stable et n'a pas dépassé 8 %. Quant à la position pécuniaire de la caisse, son développement à été des plus favorables. Les revenus ont augmenté d'une manière indiscontinue et très considérable tandis que les dépenses se sont maintenues dans des limites assez restreintes ainsi que le montre le tableau suivant:

Années	Revenus Francs.	Dépenses		Gain annuel Francs.	Capital de la caisse Francs.
		Francs	en % des revenus		
1883	85'000	5'000	5 %	80'000	151'000
1885	98'000	8'000	8 „	90'000	326'000

Années	Revenus Francs.	Dépenses Francs.	Dépenses en % des revenus	Gain annuel Francs.	Capital de la caisse Francs.
1890	169'000	28'000	17 „	141'000	900'000
1895	247'000	50'000	20 „	197'000	1'785'000
1896	265'000	55'000	21 „	210'000	1'995'000
1897	331'000	59'000	18 „	272'000	2'267'000
1898	405'000	67'000	17 „	338'000	2'605'000

Ainsi durant les 16 ans qu'elle a existé la caisse avu son capital augmenter continuellement et atteindre à l'heure qu'il est plus de 2,6 millions de francs. Le montant des pensions a aussi augmentéconsi dérablement mais proportionnellement au capital total il a diminué de 4 % pendant les premières années à 3 % pendant les dernières.

Environ 50 % des revenus proviennent des cotisations des membres, 30 % des intérêts du capital et 20 % des revenus divers des chemins de fer. Quant aux dépenses, les pensions en représentent les 90 % environ et les frais d'administration et d'autres divers les 10 %.



XVIII. Incorporation au réseau des lignes de Vasa et d'Uleåborg.

La ligne de Vasa (C. 3. 4. D. 4. 3. 2. E. 1.) longue de 307 kilomètres, fut ouverte au trafic vers la fin d'octobre 1883. Á la même époque 1886, eut lieu l'inauguration de la ligne d'Uleåborg, (D. 2 E. 2. 3. 4. F. 4. 5), longue de 344 kilomètres. La longueur totale du réseau se trouvait ainsi portée à 1'528 kilomètres, dont 877 à voie normale et superstructure lourde et le reste 651 kilomètres à voie aussi normale mais à superstructure légère, c'est-à-dire construits selon le système économique accepté par la Diète de 1877. Grâce à l'ouverture de ces deux lignes dont nous venons de parler et grâce à d'importants travaux de remonte et d'agrandissement la valeur totale du réseau se trouva portée à 120 millions de francs correspondant à 78'000 francs par kilomètre de ligne.

Les deux nouvelles lignes, particulièrement celle d'Uleåborg n'eurent au commencement qu'un trafic des plus faibles et le résultat de leur exploitation fut de diminuer sensiblement la recette kilomètrique moyenne du réseau entier ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous:

Années	Revenus Francs.	Dépenses Francs.	Revenus nets Francs.
1883	7'644'000	4'919'000	2'725'000
1884	7'848'000	5'028'000	2'820'000
1885	8'450'000	4'916'000	3'534'000
1886	8'201'000	5'217'000	2'984'000
1887	8'382'000	5'387'000	2'995'000

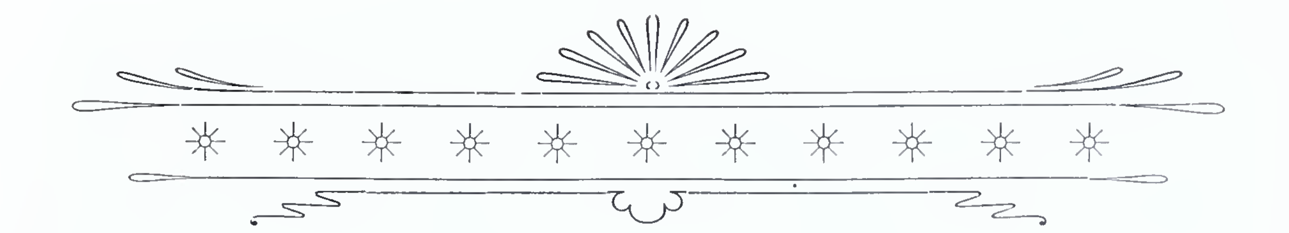
Ou bien par kilomètre de ligne:

Années	Revenus Francs.	Dépenses Francs.	Revenus nets Francs.
1883	8'200	5'300	2'900
1884	6'700	4'300	2'400
1885	7'200	4'200	3'000
1886	6'600	4'200	2'400
1887	5'500	3'500	2'000

Une comparaison entre les revenus moyens par kilomètre de ligne pour les années indiquées dans le tableau et les années précédentes montre que de même que cela s'était produit après l'ouverture des lignes de Hangö et d'Åbo, chaque inauguration d'une ligne nouvelle entraine pendant les premières années de l'exploitation de cette ligne une diminution au revenu moyen kilomètrique du réseau. Ainsi l'achat 1874 de la ligne de Hangö fit baisser le revenu kilomètrique du réseau de 9'300 à 9'000 francs. L'année de l'exposition 1876 le fit remonter à 9'200 francs, mais après cela il recommença à descendre sous l'influence des lignes de Hangö et d'Åbo jusqu'à l'année 1879 où il atteignit un minimum de 7'100 francs. Pendant les trois années qui suivirent nous voyons le revenu kilomètrique remonter d'une manière indiscontinue et atteindre en 1882 le maximum de l'année 1874, c'est-à-dire 9'300 francs, mais l'ouverture de la ligne de Vasa le fit de nouveau tomber à 8'200 et même 6'700 francs (1884). A peine était-il en 1885 remonté à 7'200 francs que l'ouverture de la ligne d'Uleåborg le fit de nouveau tomber et cela si brusquement que l'année 1887 marque un minimum de 5'500 francs, le plus bas chiffre qu'ait jamais atteint le revenu kilomètrique des chemins de fer en Finlande. L'année suivante il remonta toutefois à 6'300 francs. Ce phénomène assez singulier que les pertes entrainées par l'inauguration de chaque nouvelle ligne vont en croissant, phénomène qu'on a observé aussi dans d'autres pays peut s'expliquer par le fait que dans tout pays les lignes construites en premier lieu sont celles dont on attend les meilleurs résultats financiers, et que ce n'est qu'après l'achèvement de celles-ci qu'on construit les lignes dont on ne peut attendre qu'un résultat financier moins favorable.

Il est d'autant plus satisfaisant de constater qu'après la ligne d'Uleåborg cette influence des nouvelles lignes cessa de se faire sentir

chez nous. De 1885—1895 il ne s'est guère passé d'années sans qu'une ligne nouvelle ait été ouverte au trafic dans notre pays et cependant nous ne remarquons aucune différence notable du revenu kilomètrique pendant ces années. Ce résultat favorable trouve son explication dans le fait que le trafic du réseau finlandais avait déjà atteint des proportions telles que l'influence des nouvelles lignes ne pouvait plus jouer un rôle aussi considérable sur le revenu moyen du réseau entier.



XIX. Progrès rapides du développement général.

Les années qui suivirent la Diète de 1883 furent remarquables par la rapidité du développement de nos chemins de fer. Une cause indirecte de cette recrudescence d'activité fut l'introduction dans le pays du système métrique qui nécessita une révision fondamentale des tarifs. Des revisions partielles avaient eu lieu il est vrai maintes fois auparavant mais elles n'avaient pas été complètes et le tarif des voyageurs par exemple n'avait pour ainsi dire jamais subi des modifications importantes, à part une élévation du prix du parcours kilomètrique de 6 à 7 centimes pour les voyageurs de II:me classe et de 4 à 5 centimes pour ceux de III:me. Le système appliqué au tarif des voyageurs contrastait ainsi étrangement avec celui appliqué au tarif du transport des marchandises. Ce dernier en effet avait subi plusieurs modifications tendant toutes à une diminution du prix de transport; ainsi un tarif différentiel, selon lequel les marchandises étaient traitées de manières différentes selon les distances parcourues, avait entrainé une diminution des prix de transport qui atteignait en certains cas le tiers, voire même le quart du prix fondamental. Il n'en était pas de même par rapport aux voyageurs. Quelle que fut la distance parcourue le prix du billet n'en restait pas moins invariablement exactement égal au prix fondamental par kilomètre multiplié

par le nombre des kilomètres parcourus. Cet état de chose avait entrainé une forte disproportion entre le développement du trafic des voyageurs et celui des marchandises, disproportion qui devenait de plus en plus sensible à mesure que le développement du réseau permettait des voyages à longues distances comme par exemple de Saint-Pétersbourg à Uléåborg (1'050 kilomètres).

Il est juste d'ajouter que le prix des billets en Finlande était au dessous de la moyenne de ce prix dans les autres pays de l'Europe, mais vu la pauvreté du pays, vu la faible densité de la population, le système régnant n'en était pas moins suffisant à entraver considérablement le trafic des voyageurs, surtout au point de vue des voyages à longue haleine.

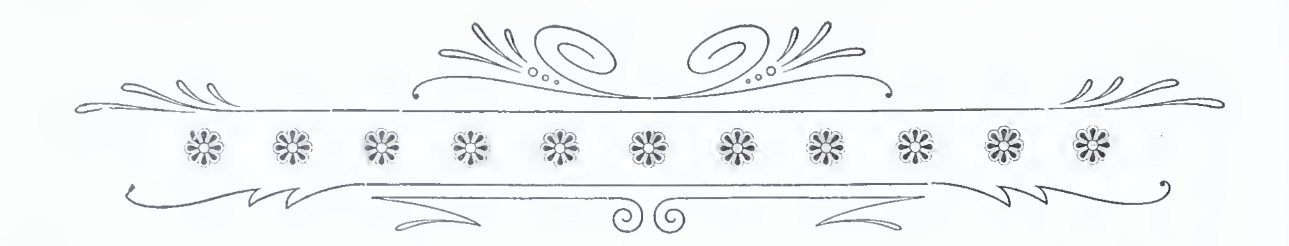
Le comité nommé par le gouvernement en vue de la révision des tarifs élabora un nouveau tarif pour les voyageurs avec diminution du prix des places proportionnelle à la distance parcourue.

La diminution du prix devait être égale aux 4 % de la distance c'est-à-dire que pour une distance de par exemple 200 kilomètres le prix du billet devait être égal au prix fondamental multiplié par 200 moins une diminution de 8 %, pour une distance de 500 kilomètres la diminution était de 20 % et pour toute distance dépassant 1'000 kilomètres la diminution était fixée aux 40 %. Ce tarif fut introduit en 1886 et la diminution énorme qu'il comportait surtout pour les voyages à longues distances a eu une influence des plus heureuses sur le développement du trafic des voyageurs chez nous et par conséquent sur le développement général de nos chemins de fer.

Le 17 mars 1887, vingtcinquième anniversaire de l'inauguration de la première modeste ligne des chemins de fer dans notre pays, fut célébré dans la capitale, Helsingfors, par une fête d'autant plus brillante qu'on était à bon droit fier du développement réellement remarquable de notre réseau et de l'énorme importance qu'il avait eu sur le développement général du pays entier. Les jours qui précédèrent cette date mémorable avaient été consacrés à un congrès général des employés du réseau. Le congrès décida la création d'un journal destiné spécialement aux employés des chemins de fer. Ce projet fut réalisé et peu après le congrès parut le premier numéro de la revue proposée. Cette revue a dès lors paru régulièrement une ou deux fois par mois en langue suédoise. Une revue du même genre, mais destinée aux employés de langue finnoise, ne tarda pas à se joindre à la première.

En vue de témoigner leur sympathie profonde au chef de l'administration des chemins de fer, le Directeur général G. Strömberg, le même dont nous avons eu l'occasion ici même de mentionner la participation aux premiers travaux préparatoires de notre première voie ferrée et qui en qualité de chef des administrations successives de notre réseau depuis leur origine en 1862 fêtait, lui aussi, son 25:me anniversaire de Directeur, les employés avaient réuni par dons volontaires un capital de 10'000 francs qui fut offert au directeur et dont les intérêts étaient destinés à lui permettre de distribuer en cas de besoin des secours extraordinaires aux employés inférieurs du réseau. Ce fonds a depuis été considérablement augmenté par un afflux constant de dons volontaires. Il dépasse à l'heure qu'il est seize mille francs.

Il serait difficile de citer une récompense plus digne et plus honorable que ce fonds rassemblé parmi le personnel entier des chemins de fer de la Finlande et remis au vétéran, au chef honoré en vue de venir en secours aux moins favorisés de l'administration qu'il dirige.



XX. Les chemins de fer en temps de disette.

De 1889 à 1894 il ne se passa guère d'année sans que le peuple finlandais n'eut à fêter l'ouverture de quelque nouvelle ligne de chemin de fer.

Le 1:er octobre 1889 la ligne de Savolaks, longue de 283 kilomètres, de Kuopio à Kouvola (B. 6. C. 6. 7. D. 7) fut ouverte à l'exploitation et l'année suivante à la même date, une continuation vers le sud jusqu'au port de Kotka sur le golfe de Finlande (B. 6. 7.) fut livrée au trafic. Cette dernière ligne a une longueur de 52 kilomètres. Dans le cours de cette même année fut aussi achevée la petite ligne de 15 kilomètres de long réunissant à la grande ligne d'Uleåborg le petit port de Jakobstad, sur le golfe de Bothnie, (E. 2) et dûe en premier lieu à la généreuse initiative d'un des habitants de Jakobstad, le conseiller de commerce Malm qui mit à la disposition de l'état en faveur de la dite ligne la moitié du prix prévu par les ingénieurs.

Vers la fin de 1890 le réseau des chemins de fer de l'État en Finlande se trouvait ainsi avoir atteint une longueur totale de 1'877 kilomètres et représentait un capital de 145 millions de francs, c'est-à-dire une moyenne de 77'000 francs par kilomètre.

Le 1:er novembre 1892 eut lieu l'inauguration du premier tronçon de la ligne de la Carélie, allant de l'antique capitale de la province, Viborg, sur le golfe de Finlande, à la splendide chûte d'Imatra (B. 8. 9. C. 9. 8.). La longueur de ce tronçon est de 72 kilomètres.

L'année suivante, à la même date on put livrer au trafic le second tronçon de la même ligne, long de 139 kilomètres. La ligne atteignait maintenant le Ladoga et Sordavala (C. 9. 10.). Enfin le 1:er novembre 1894 le troisième et dernier tronçon de 133 kilomètres, de Ladoga à Joensuu (C. 10. D. 10. 9.) fut solennellement inauguré.

La ligne entière avait maintenant une longueur de 348 kilomètres. Quelques petites lignes secondaires avaient été achevées durant ce même laps de temps et la longueur totale du réseau des chemins de fer de l'état se trouvait ainsi, vers la fin de 1894 portée à 2,254 kilomètres représentant un capital de 181 millions de francs; 78,000 francs par kilomètre.

Grâce en partie à cette extension du réseau, mais grâce aussi au développement général du pays les résultats de l'exploitation augmentent durant cette période bien plus rapidement que durant la période précédente, ainsi que le montre le tableau suivant

Années	Revenus bruts	Dépenses	Revenus nets.
	Francs.	Francs.	Francs.
1888	9'626'000	5'946'000	3'680'000
1889	10'489'000	6'229'000	4,260'000
1890	11'831'000	7'163'000	4'668'000
1891	12'732'000	8'205'000	4'527'000
1892	12'322'000	8'632'000	3'690'000
1893	13'404'000	9'113'000	4'291'000

Ou bien par kilomètre de ligne:

Années	Revenus bruts	Dépenses	Revenus nets.
	Francs.	Francs.	Francs.
1888	6'300	3'900	2'400
1889	6'500	3'900	2'600

1890	6'400	3'900	2'500
1891	6'800	4'400	2'400
1892	6'500	4'600	1'900
1893	6'800	4'600	2'200

Ainsi que nous le voyons la progression toujours croissante que présente la colonne des revenus est interrompue brusquement, en 1892, par une baisse subite de plus de 400'000 francs. Cette baisse n'est nullement dûe à une diminution du trafic; bien au contraire le trafic fut cette année-là très grand, mais la Finlande traversait en ce moment-là une crise très dure. Une famine, comparable au dire des gens compétents à la terrible famine de 1867, provoqua en 1892 une misère assez dure spécialement dans le nord du pays et pour soulager la famine le gouvernement accorda une diminution trés considérable des prix de transport des blés de secours et de toute autre denrée destinée aux contrées ravagées. C'est cette diminution qui entraina la baisse considérable des revenus des chemins de fer.

Si la famine de 1892 toute terrible qu'elle était n'entraina pas pour le pays des conséquences aussi fâcheuses que celle de 1867, c'est que la Finlande cette fois-ci était dans des conditions tout autres que vingtcinq ans auparavant. Le pays était cette fois-ci à même de combattre énergiquement le fléau. L'énergie, l'enthousiasme qu'avaient montrés les États, lorsqu'il s'était agi de développer notre réseau ferré, trouva ici sa récompense. D'immenses quantités de blés de secours purent être cette fois-ci expédiés à temps aux habitants des endroits menacés jusque dans les recoins les plus reculés du pays, et, comparée surtout à celle de 1867, l'œuvre de secours donna des résultats excellents. Il va sans dire qu'on ne put entièrement paralyser l'effet désastreux de la misère. Ainsi l'augmentation de la population du pays fut cette année-là inférieure au chiffre des années précédentes. Au lieu d'une augmentation moyenne annuelle de 30'000 individus (sur une population totale de 2,4 millions) la statistique ne relève pour 1892 qu'un accroissement de 19'000 individus.

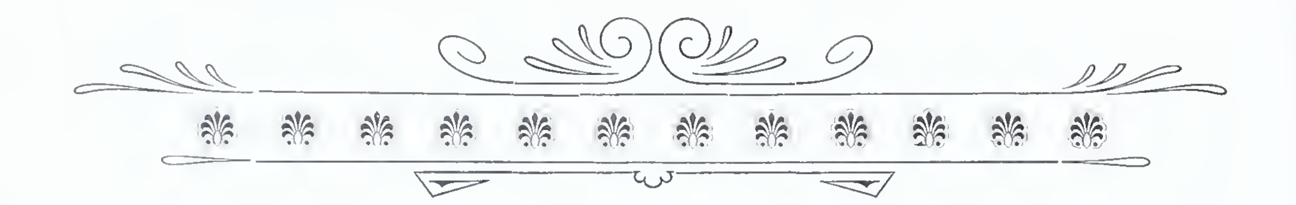
La diminution est, il est vrai, assez considérable, mais enfin il y avait augmentation effective de la population tandis qu'en 1867 celle-ci diminua, on se le rappelle, de plus de 100'000 âmes.

L'énergie développée par les comités de secours fut telle que lorsque vers le commencement de l'été le danger put être considéré comme éloigné on s'aperçut que les quantités de blés expédiées vers le nord avaient même dépassé les besoins et, fait curieux, grâce à cela le prix de la farine resta durant toute l'année dans le gouvernement d'Uleåborg, le plus malmené par la disette, inférieur à celui qu'elle avait dans le sud du pays.

Seuls les revenus des chemins de fer se ressentirent des conséquences du fléau.

La masse des marchandises transportées avait augmenté en 1892 considérablement tandis que grâce à la diminution des prix de transport pour les blés de secours les revenus diminuèrent. Nous avons vu que la perte se chiffre par 400'000 francs.

Quoiqu'il en soit, étant donné les résultats obtenus, on conviendra que la misère occasionnée par la famine fut combattue à trés bon prix. Il est évident que la part qu'eurent les chemins de fer de l'état dans cette grande oeuvre humanitaire ne fit qu'augmenter les sympathies générales en leur faveur et le désir d'étendre le réseau vers les régions qui ne possédaient pas encore de voie ferrée.



XXI. Dernière période du développement.

Les progrès des dernières années ont été d'une intensité remarquable. En partie cette activité du développement est dûe au fait d'une augmentation de la longueur kilomètrique du réseau par ex. par l'ouverture du trafic sur la ligne de Björneborg qui dès le premier commencement a donné des résultats excellents, mais en partie aussi cette activité est dûe à certaines circonstances favorables. Parmi celles-ci citons en premier lieu un nouvel abaissement des tarifs, l'organisation des trains de nuit, qui rendirent de beaucoup plus commodes les communications entre le sud du pays et l'Ostrobothnie; enfin aussi l'introduction des billets circulaires non seulement pour les voyages dans l'intérieur du pays mais aussi pour ceux à l'étranger. De 1895 à 1899 le réseau finlandais s'est augmenté des lignes suivantes:

La ligne de Tammerfors à Björneborg, (C. 3. 2. 1.) longue de 136 kilomètres, fut ouverte au trafic le 1:er novembre 1895. En 1899 elle fut continuée jusqu'au port de Mäntyluoto sur le golfe de Bothnie. Ainsi allongée à ce port extérieur de Björneborg la ligne entière a une étendue de 156 kilométres.

Le 11 novembre 1897 eut lieu l'inauguration d'une ligne allant de la station de Haapamäki (D. 4.) sur la ligne de Vasa droit vers l'est jusqu'à Jyväskylä (D. 5), petite ville du centre du pays à 78 kilomètres de Haapamäki. L'année suivante la ligne fut continuée jusqu'au port de Suolahti sur

le grand lac de Keitele (D. 5). La longueur totale de la ligne ainsi prolongée est de 120 kilomètres.

Enfin le 1:er novembre 1899 on a solennellement livré au trafic le premier tronçon de la ligne côtière destinée à réunir entre elles l'ancienne et la nouvelle capitale du pays, Åbo et Helsingfors. Ce tronçon qui va d'Åbo à la ligne de Hangö (B. 2. 3) a une longueur de 112 kilomètres.

Grâce à l'adjonction de ces lignes secondaires la longueur totale du réseau finlandais se trouve portée à 2'649 kilomètres.

L'activité développée sur le réseau de l'état a éveillé l'initiative particulière et quelques lignes appartenant à des compagnies privées sont venues s'ajouter au réseau de l'état.

Nous avons vu dans la partie historique de cet aperçu que les résultats désastreux que donnèrent les premiers essais de chemins de fer privés dans notre pays, paralysa pour longtemps toute initiative dans ce sens. Mais à mesure que le réseau de l'état s'allongeait, à mesure que les revenus croissaient et surtout à mesure qu'on comprenait l'immense utilité indirecte des chemins de fer pour les populations avoisinantes, les habitants des contrées voisines aux voies ferrées, ceux surtout des petites villes situées en dehors du réseau se mirent à faire des efforts énergiques afin d'arriver à être réunis au réseau du pays de peur de se voir ecrasés par la concurrence des villes situées sur les lignes ferrées.

Ces tendances et ces efforts furent singulièrement favorisés par la décision des diètes successives d'accorder des subventions souvent fort importantes pour la construction de lignes privées.

De 1874, année, où fut inaugurée la ligne de Borgå, et jusqu'en 1896 aucune nouvelle ligne privée ne fut construite en Finlande, mais dans le cours de ces dernières années le nombre de ces lignes a été toujours croissant et plusieurs d'entre elles peuvent se féliciter d'un trafic relativement considérable et de bon augure pour l'avenir.

Nous avons plus haut (pages 3 et 4) énuméré ces lignes. Ajoutons ici qu'elles ont beaucoup contribué à augmenter aussi le trafic du réseau de l'état.

Voici quels ont été les résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'état durant les années 1894—1899:

Années	Revenus	Dépenses	Revenus nets
	Francs.	Francs.	Francs.
1894	14'301'000	9'187'000	5'114'000
1895	15'456'000	10'120'008	5'336'000
1896	17'867'000	10'800'000	7'067'000
1897	19'524'000	12'282'000	7'242'000
1898	22'004'000	14'386'000	7'618'000
1899	25'047'000	17'503'000	7'544'000

ou bien par kilomètre de ligne

Années	Revenus	Dépenses	Revenus nets
	Francs.	Francs.	Francs.
1894	6'700	4'300	2'400
1895	6'800	4'500	2'300
1896	7'500	4'500	3'000
1897	8'100	5'100	3'000
1898	8'900	5'800	3'100
1899	9'900	6'900	3'000

Les chiffres des revenus indiquent une augmentation progressive du trafic. Tandis que l'augmentation d'une année à l'autre ne dépassait auparavant que rarement un million de francs, nous constatons maintenant entre les revenus de l'année 1896 et ceux de l'année 1897 une augmentation de deux millions de francs. Entre ces mêmes chiffres pour les années 1897 et 1898 nous trouvons une différence de 2,5 millions et enfin de 1898 à 1899 la différence est de 3 millions.

Les chiffres indiquant l'augmentation relative du trafic, c'est-à-dire l'augmentation moyenne par kilomètre présentent aussi une tendance marquée à augmenter rapidement. Pendant la période 1890 à 1895 le chiffre moyen des revenus pour tout le réseau ne s'éleva que de 6'400 à 6'800 francs. En 1896 il monta brusquement de 700 et en 1897 de 600 francs, en 1898 un nouveau saut de 800 francs et enfin en 1899 de 1'000 francs. Ainsi donc de

1895 à 1899 le revenu moyen par kilomètre s'est élevé de 6'800 à 9'900 francs c'est-à-dire de 45 %.

De tels résultats seraient qualifiés partout ailleurs d'excellents; en Finlande ils peuvent être considérés comme extraordinaires et supérieurs de beaucoup aux espérances les plus optimistes. Et cependant ils n'expriment pas entièrement le remarquable développement de notre réseau. Ainsi le trafic moyen par kilomètre exprimé en nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises transportes était en 1893 égal à 67'000 voyageurs et 74'000 tonnes de marchandises; en 1898 le chiffre des voyageurs était de 114'000 et celui des tonnes de marchandises de 97'000; c'est donc en 5 ans une augmentation de 70 % pour les voyageurs et de 31 % pour les marchandises. Ces chiffres montrent à quelle cause on doit attribuer une telle activité du développement; elle est dûe en premier lieu à la réforme des tarifs de l'année 1897.

Les résultats obtenus à la suite de la réforme des tarifs entreprise en 1886 avaient été si favorables qu'on put en 1897 faire un pas de plus dans la même voie. Le chiffre de rabais à 4 % de la distance parcourue adopté en 1886 fut maintenant haussé à 5 % de telle sorte que pour un voyage de 800 kilomètres par exemple le prix kilomètrique du billet fut diminué de 40 % (au lieu de 32 % selon le tarif de 1886). De plus le prix fondamental fut aussi diminué et fixé à 9 centimes pour la I:re, 5,4 centimes pour la II:me et 3,6 centimes pour la III:me classe.

Les résultats de cette nouvelle réforme ne tardèrent pas à se faire sentir. La réforme fut introduite à partir du 1:er mai 1897 et déjà pour cette même année on put constater une élévation du chiffre des voyageurs kilomètriques de 179 millions à 222 millions. On avait naturellement prévu une certaine augmentation du chiffre des voyageurs, mais en même temps on était préparé à ce que la réforme entrainerait, du moins pendant les premières années, une diminution des revenus. Cette diminution avait même été évaluée pour l'année 1897 par la commission des finances de la diète qui dans son projet de budget avait calculé les revenus pour cette année à 17,5 millions. Au lieu de cela les revenus furent de 19,5 millions, c'est-à-dire 2 millions de plus que la somme prévue. En 1898 les revenus dépassèrent

16

les prévisions de la commission de 4 millions de francs et en 1899 de 5,5 millions.

Il est donc évident que même dans un pays à population aussi clairsemée que la Finlande il existait un besoin de voyager, qu'entrava longtemps les prix élevés des billets, mais qui se développa plus librement dès que les prix furent réduits.

L'introduction de trains de nuit sur les lignes de Saint-Pétersbourg, de l'Ostrobothnie et du Savolaks eut aussi une influence des plus favorables, sur le développement du trafic bien que cette influence fut, il est vrai, de caractère plus local.

Enfin l'introduction des billets circulaires non seulement sur le parcours intérieur, mais aussi, grâce à des conventions passées avec les pays étrangers, pour les voyages dans la plupart des pays de l'Europe entraina aussi un développement sensible du trafic. Les résultats financiers de cette innovation ne furent cependant pas considérables; en revanche son influence sur le nombre des voyageurs transportés fut des plus remarquables. En 1896 un décret impérial autorisa la direction des chemins de fer à entrer en pourparlers avec les directions étrangères et à l'heure actuelle la Finlande fait partie de l'union du trafic international et des billets directs et circulaires peuvent être échangés entre la Finlande et la plupart des pays étrangers. L'augmentation du nombre des voyageurs-kilomètriques qu'a entrainé cette reforme à été en deux ans d'environ 20 millions.

La medaille à toutefois aussi un revers. Nous voyous dans les tableaux publiés plus haut que les dépenses ont aussi augmenté très rapidement, si rapidement même en comparaison des revenus, que nous constatons pour l'année 1899 une diminution du bénéfice net par kilomètre de 3'100 francs à 3'000. Cette diminution ne peut toutefois être attribuée uniquement à l'augmentation du trafic. Il est vrai que cette augmentation a nécessité entre autres une augmentation correspondante du nombre des employés du réseau. Leur nombre total n'était en 1894 que de 3'392, en 1898 ils étaient déjà 4'434. L'augmentation du trafic a de plus entrainé aussi une usure plus rapide du matériel. Enfin plusieurs circonstances absolument indépen-

dantes du trafic ont joué un rôle considérable dans l'augmentation des dépenses; ainsi par exemple le renchérissement du combustible. À ce propos le lecteur étranger sera probablement fort étonné d'apprendre que jusqu'il y a quelques années le bois était le seul combustible employé par nos locomotives et ce n'est que tout nouvellement que certains depôts de locomotives ont passé à l'emploi du charbon. Ceci s'explique par l'extrême bon marché du bois chez nous. Les forêts n'occupent pas moins de 57 % de la superficie totale du pays (les terres cultivées n'en occupent que 10 %); aussi le bois ne coûtait-il encore en 1895 que 2 francs 74 centimes le mètre cube. Mais l'énorme développement qu'a pris durant ces dernières années l'industrie dans notre pays, développement dû en grande partie à celui des moyens de communications, a provoqué un renchérissement considérable des bois et par conséquent une augmentation très forte des dépenses de combustible des chemins de fer.

Du reste ces phenomènes, de même qu'aussi la réforme des tarifs, sont de date si fraiche qu'il est impossible encore à l'heure actuelle de tirer des conclusions sures au sujet des résultats définitifs que ce concours de circonstances a causé.

Ce qu'il y a toutefois de certain c'est que ce n'est pas tant les suites de l'augmentation du trafic que certaines autres circonstances qui ont causé en premier lieu les nombreuses difficultés auxquelles l'administration des chemins de fer finlandais a eu à faire face au cours de ces dernières années. Citons au premier rang les dépenses nécessitées par l'agrandissement des gares, la reconstruction des anciennes lignes et surtout l'augmentation du matériel roulant. Les frais qu'entrainèrent les travaux de reconstruction des anciennes lignes furent tels qu'un comité spécial fut chargé par la diète de 1877 d'en étudier les causes. La principale de ces causes était naturellement l'économie qui présida à la construction de la ligne de Saint-Pétersbourg bâtie en vue d'un trafic bien inférieur à celui qui ne tarda pas à se déclarer sur cette ligne. Les premiers travaux de ce genre une fois achevés on réussit toutefois de 1880 à 1890 à maintenir assez bas le chiffre des crédits nécessaires à ces sortes d'ouvrages, grâce, il est vrai, en partie à des expé-

dients de nature fictive telle que renvoi à des années suivantes de travaux qui auraient dû être exécutés immédiatement.

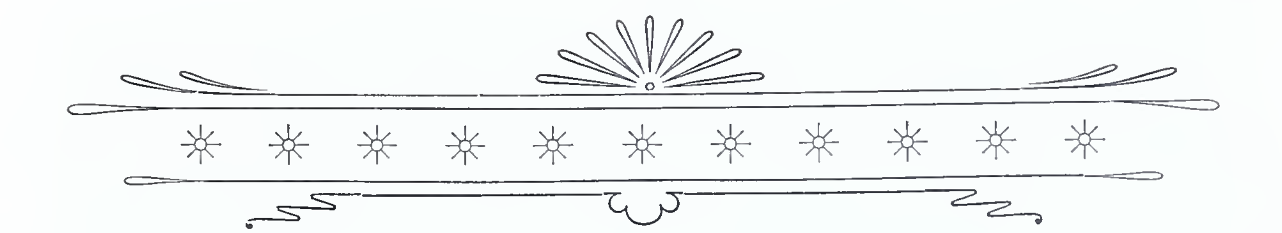
Un système pareil ne pouvait durer longtemps et son seul résultat fut d'occasionner, vers 1890, lorsque le trafic s'accrût brusquement, une augmentation subite des frais de remonte.

De suite après l'ouverture de la ligne de Saint-Pétersbourg les sommes assignées aux travaux d'amelioration et d'extension s'élevaient à environ 600'000 francs par année, en 1875 elles furent de 1,1 million, en 1876 1,9 million, de 1877—1882 d'environ 700'000 francs par année, puis on réussit à les maintenir durant les années suivantes entre 400'000 et 900'000 francs. Mais dès 1890 elles augmentent brusquement et atteignent en 1895 2,7 millions c'est-à-dire trois fois plus que de 1880 à 1890. Enfin de 1896 à 1898 on dépensa dans ce même but 16,6 millions, 5,5 millions par an en moyenne.

Observons une fois de plus que c'est en premier lieu à l'augmentation du matériel roulant que furent dûs ces résultats.

Enfin l'administration des chemins de fer de l'état a eu à résoudre ces dernières années une question qui tôt ou tard se présente sur toute voie ferrée; celle de la reconstruction de certaines gares du réseau. Celles-ci en effet qui lors de leur construction primitive paraissaient devoir être suffisantes à répondre à toutes les exigences d'un trafic futur — on se rappelle que l'administration fut même accusée d'avoir été par trop libérale — n' en sont pas moins déjà maintenant absolument insuffisantes et leur reconstruction fondamentale s'impose avec une nécessité absolue.

L'expérience des années qui se sont écoulées est une garantie que les sommes dépensées ne seront pas englouties en vain et qu'elles serviront à augmenter les revenus moyens des chemins de fer de notre pays. Il n'en est pas moins certain que ces fortes dépenses sont une entrave puissante à la réalisation du voeu unanime de la nation: une extension ultérieure et aussi rapide que possible du réseau vers les contrées, qui ne sont encore pas munies de chemins de fer.



XXII. Développement des différentes lignes du réseau finlandais.

De même que partout ailleurs les différentes lignes du réseau finlandais présentent des différences considérables au point de vue de l'activité de l'exploitation. Il est évident que dans le voisinage des villes les plus importantes par exemple cette activité est bien plus grande que là, où la ligne traverse des contrées à faible population.

Ainsi tandis que le nombre des voyageurs transportés dépasse pour l'extrémité orientale de la ligne de Saint-Pétersbourg, dans les environs de la capitale de la Russie le chiffre de 2 millions par an, chiffre qui même dans les pays les plus peuplés de l'Europe serait considéré comme fort respectable, il n'atteint vers l'extrémité nord des lignes d'Uleåborg et du Savolaks que 24'000 voyageurs par an et tombe même à 24'000 en moyenne pour la partie septentrionale de la ligne de la Carélie.

Par rapport au trafic des marchandises les différences ne sont pas aussi accentuées. Le chiffre annuel des marchandises transportées varie de 350'000 tonnes aux environs immédiats de Helsingfors à 13'000 tonnes à l'extrémité nord de la ligne de la Carélie.

Les chiffres représentant les moyennes annuelles de revenu pour les lignes entières varient par conséquence aussi considérablement. C'est ainsi qu'en 1898 le

revenu kilomètrique moyen du réseau entier était de 8'900 francs, tandis que celui de la ligne Helsingfors—Tavastehus—Saint-Pétersbourg montait à 21'100 francs et que celui de la ligne d'Uleåborg ne représentait que 2'600 francs.

Mais ce n'est pas seulement au point de vue local que nous constatons d'importantes différences entre les différentes lignes de notre réseau; nous rencontrons des variations tout aussi grandes dans leur développement successif durant le cours des années. En général, il est vrai, on constate une augmentation progressive et continue du trafic sur toutes les lignes mais la progression que suit ce développement diffère radicalement pour chaque ligne à part, ainsi que nous le verrons par le court résumé suivant.

La principale ligne du pays, celle de Helsingfors—Tavastehus—Saint-Pétersbourg (B. 4—10. C. 4) s'est développée d'une manière très satisfaisante. Le revenu annuel moyen de cette ligne qui n'était que de 3,9 millions durant la période 1871—1875 monta à 5,4 millions pour la période 1876—1880. L'augmentation se ralentit légèrement vers cette époque-là et le revenu annuel moyen pour les années 1881—1890 est de 6,2 millions. À partir de cette période-là les progrès reprennent avec une force nouvelle: La période 1891—1895 fournit un revenu annuel moyen de 8 millions et la période 1895—1898 un de 10,4 millions. Cette dernière année le maximum de revenu par kilomètre de ligne 21'000 francs fut atteint. Quant au bénéfice net de l'exploitation il a aussi augmenté d'une manière continue et ininterrompue sinon selon une progression aussi rapide que celle du revenu brut. En 1895 le revenu net de la ligne était de 7'700 francs par kilomètre en moyenne, c'est-à-dire le double de ce qu'il avait été en 1874 (3'900 francs). En 1896 ce même revenu net atteignit un maximum de 8'700 francs, après quoi, à la suite de fortes dépenses d'agrandissement il retomba en 1898 à 7'800 francs. En d'autres termes le revenu net de la ligne représentait en 1874 un intérêt de 4,2 % du capital engagé; en 1896 il représentait même un intérêt de 6,9 %.

La ligne de Hangö (A. 3. B. 3. 4.), projetée et construite, ainsi que nous le savons, par une compagnie privée en vue du transit des marchandises entre Saint-Pétersbourg et les pays de l'Europe centrale, causa à ses initiateurs une déception profonde. En effet, grâce à la construction sur la côte esthonienne du golfe de Finlande de la grande voie russe Saint-Pétersbourg—

Reval—Baltischport qui absorba la majeure partie du transit espéré, grâce à des conditions naturelles plus favorables, le résultat des premières années fut absolument négatif et cet état de choses désastreux se prolongea longtemps après que la ligne fût passée des mains de la compagnie entre celles de l'état. Pendant les dix premières années de l'exploitation de la ligne par l'état le revenu brut, en dépit de tous les efforts de l'administration, ne put être porté à plus de 300'000 à 400'000 pour la ligne entière c'-est-à-dire à environ 2'600 francs par kilomètre, tandis que les dépenses dépassaient régulièrement ce même chiffre. Jusqu'en 1888 l'exploitation de la ligne entraina annuellement des pertes assez considérables comme par exemple en 1877, où le déficit s'éleva à 187'000 francs.

Heureusement la situation, comme nous l'avons déjà relaté, s'améliora du jour où le gouvernement prit des mesures énergiques en vue de faire de Hangö le principal port d'hiver du pays. Le port lui-même fut élargi et surtout le gouvernement fit construire des navires brise-glaces qui permirent de maintenir le port ouvert aux paquebots même durant les hivers les plus froids de notre climat. L'influence de ces mesures se fit sentir surtout au point de vue du trafic des marchandises. Celui-ci atteignit en effet en 1898 14 millions de tonnes kilométriques ou 93'000 tonnes par kilomètre, c'est à dire 7 fois plus qu'auparavant tandis que le trafic des voyageurs n'a que triplé. Quoiqu'il en soit la ligne de Hangö, au lieu d'entrainer comme autrefois un déficit annuel considérable a commencé à donner un bénéfice net, faible encore il est vrai, mais qui promet d'augmenter et qui a atteint durant ces dernières années une moyenne de 202'000 francs c'est-à-dire 1,6 % du capital engagé. Ce résultat est évidemment fort faible, mais en revanche le pays a, grâce à cette ligne, le bonheur de posséder un port d'hiver permettant une communication ininterrompue par voie de bateau à vapeur avec l'étranger et cet avantage compense amplement le maigre bénéfice que donne cette ligne. C'est surtout au point de vue de l'export du beurre en Angleterre que le port de Hangö et cette ligne de chemin de fer jouent un rôle important.

La ligne d'Åbo—Tammerfors—Tavastehus constitue au point de vue du développement du trafic le contraire de la ligne de Hangö. En effet déjà depuis les premières années de son exploitation elle a donné des résultats

très favorables. Reliant entre elles la capitale, l'extrémité sudouest du pays, la partie la plus fertile et la mieux cultivée de la Finlande entière et Tammerfors, le centre industriel du pays, le Manchester de la Finlande, la ligne fut dès son début une des plus trafiquées du réseau, et les revenus bruts de ce trafic atteignirent pendant les 5 premières années de son existence une moyenne de un million de francs c'est-à-dire 5'000 francs par kilomètre, moyenne qui alla en augmentant graduellement pour chaque période de 5 ans à 1 ¼, 1 ½, 1,8 millions et enfin pour les 3 dernières années 2,3 millions. Grâce au soin excessif qu'apportèrent à la construction de la ligne les ingénieurs, elle présente en outre l'avantage de ne nécessiter que de fort petites dépenses d'entretien et d'exploitation: 700'000 par an durant les premières années et 1,1 à 1,2 millions durant les dernières. Aussi la ligne d'Åbo est-elle de toutes celles du réseau entier celle, où la proportion entre les revenus bruts et les dépenses est la plus favorable. Durant les 3 dernières années les dépenses n'ont été que de 50,4 % des revenus: en 1896 ce chiffre était même plus bas, 47,1 %. Il résulte de ce qui précède que le rapport de la ligne d'Åbo va toujours croissant. Le revenu net qui ne représentait la première année que les 1,5 % du capital engagé a passé successivement à 2,6 %, 3 % et enfin durant le cours des ces dernières années il a atteint et même dépassé les 5 %.

Le trafic de la ligne de Vasa (E. 1. D. 2—4. C. 4. 3) construite à travers des régions à faible densité de population et relativement incultes fut excessivement faible dans le commencement et ne monta qu'à 5 ou 600'000 francs par an, c'est-à-dire 1'900 francs par kilomètre. Ces résultats n'en étaient pas moins amplement suffisants à couvrir tous les frais d'exploitation car le trafic se trouvait ici par mesure d'économie réduit à sa plus simple expression. Un changement ne tarda cependant pas à se produire. La construction de la ligne d'Uleåborg fit de la ligne de Vasa le lien qui réunissait les parties septentrionales du pays à celles du sud; de plus en 1895 on organisa sur la ligne des trains de nuit qui permirent d'effectuer le long voyage de Helsingfors à Uleåborg (750 kilomètres) en 24 heures environ. Ces deux circonstances provoquèrent un accroissement, lent au commencement, puis de plus en plus rapide du trafic. De 1891 à 1893 le revenu brut avait varié entre 1'088'000 et 1'187'000 francs, en 1896 il monta à 1,4 million, en 1897 à

1,7 millions et en 1898 enfin à 2,1 millions. Les dépenses sont restées relativement faibles, de telle sorte qu'il a été possible de réaliser un bénéfice assez considérable surtout étant donnée la haute latitude de la ligne. Le revenu net a varié entre 5 et 700'000 correspondant à un intérêt de 3 à 4 % du capital engagé.

Si donc le résultat de l'exploitation de la ligne de Vasa peut à bon droit être considéré comme bon, on ne peut malheureusement pas en dire autant de la continuation de cette ligne vers le nord, la ligne d'Uleåborg (D. 2. E. 2. 4. F. 4. 5). Le produit brut de l'exploitation de cette dernière ne s'éleva en effet durant les quatre premières années de son exploitation qu'à une moyenne de 467'000 francs, c'est-à-dire 1'300 francs par kilomètre, tandis que les dépenses dépassèrent 500'000 francs. Il y avait donc déficit absolu. De 1890 à 1895 les revenus montèrent en moyenne à 669'000 francs, en revanche les dépenses augmentèrent dans une proportion encore plus rapide et le déficit passa de 45 à 89'000 francs par an. L'organisation des trains de nuit eut toutefois ici la même influence bienfaisante que sur la ligne de Vasa et peu à peu les revenus se mirent à augmenter plus rapidement que les dépenses si bien qu'en 1898, pour la première fois ils les dépassèrent même. En effet nous avons pour cette année-là: revenus bruts 946'000 francs, dépenses 887'000 francs. Bénéfice net 59'000 francs.

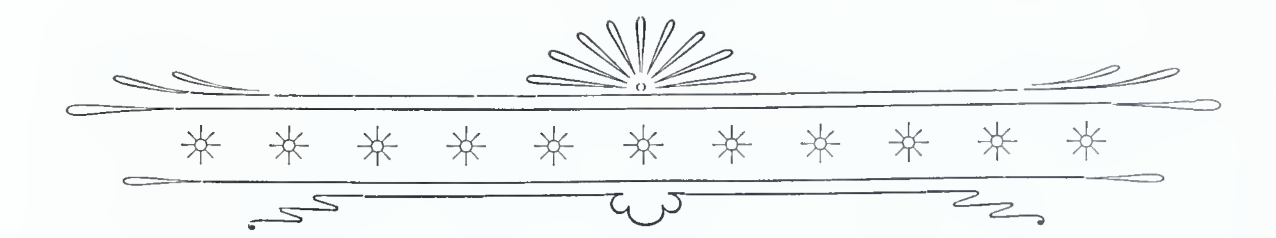
L'exploitation de toutes les lignes construites après celle d'Uleåborg a donné des résultats assez satisfaisants.

Pour la ligne du Savolaks (B. 6. C. 6. 7. D. 7) nous avons pendant la période 1891—1895 les moyennes annuelles suivantes: revenus 917'000 francs, c'est-à-dire 2'700 par kilomètre, dépenses 771'000 francs, 2'300 par kilomètre. La ligne donnait donc déjà alors un léger bénéfice. De 1895 à 1898 le progrès s'accuse: les revenus montent à 1,5 millions, 4'400 francs par kilomètre et le bénéfice à 440'000 francs, 1'300 francs par kilomètre c'est-à-dire 2,1 % du capital.

Les progrès réalisés par la ligne de la Carélie (C. 8—10. D. 10. 9) ont été encore plus remarquables. En 1895 elle ne donnait que 1,1 million de

revenus bruts, 3'200 par kilomètre; en 1898 elle donne déjà 1,8 million, 5'100 francs par kilomètre et le bénéfice net, que donna l'exploitation dès la première année, s'éleva en 1898 à 584'000 francs, ou 1'600 francs par kilomètre, c'est-à-dire 2,2 % du capital.

La ligne la plus prospère au point de vue du trafic est toutefois la petite ligne de Björneborg longue seulement de 136 kilomètres et dont l'ouverture au trafic n'eut lieu qu'en 1895. Ses revenus bruts ont été de 855'000 francs, ou 6'300 francs par kilomètre et les dépenses n'ayant atteint que 510'000 francs, le bénéfice réalisé a été de 345'000 francs c'est-à-dire 2'500 francs par kilomètre ou 2,9 % du capital engagé.



XXIII. Statistique.

Pour compléter cette étude citons encore quelques données statistiques se supportant pour la plupart à l'année 1898, la dernière au sujet de laquelle nous possédons à l'heure qu'il est des données exactes et complètes. Là où faire se pourra nous mentionnerons aussi les résultats de l'exercice de l'année 1899.

La dénomination officielle de nos chemins de fer est: *„Chemins de fer de l'État de Finlande.“*

La „Direction des chemins de fer de l'État de Finlande“ est dépendante de la „section des communications“ du „Département administratif“ du Sénat Impérial de Finlande. Ce dernier aussi bien que la Direction des chemins de fer siègent à Helsingfors. Remarquons encore que la partie de la ligne de Saint-Pétersbourg qui se trouve sur territoire russe, de Valkeasaari à Saint-Pétersbourg, dépend à certains égards du ministère des communications en Russie.

La Direction des chemins de fer se compose d'un président lequel en sa qualité de Directeur général des chemins de fer de l'état est chef de l'administration de ces chemins de fer; et de quatre directeurs, chefs des quatre principaux services: bureaux, trafic, voie et traction. Un „adjoint du Directeur général“ demeurant à Saint-Pétersbourg est chargé spécialement de la surveillance de la partie du réseau qui traverse le territoire russe.

À chaque diète l'Empereur-Grand-Duc soumet aux États des propositions au sujet de la construction de lignes nouvelles ainsi qu'un projet de budget pour le réseau déjà existant. Ces propositions sont soumises à l'examen des commissions des chemins de fer et des finances, après quoi elles sont renvoyées aux États dont les résolutions sont ensuite soumises à la sanction impériale.

La longueur totale du réseau vers la fin de 1899 était de 2'649 kilomètres dont 77 kilomètres à double voie. La longueur des voies de garage était au 31 decembre 1898 de 500 kilomètres.

La largeur de la voie entre les rails adoptée pour les chemins de fer finlandais est la même que celle des lignes russes; elle est égale à 5 pieds anglais, c'est à dire 1,524 mètre.

La ligne Helsingfors—Tavastehus—Saint-Pétersbourg, ainsi que celles de Hangö et d'Åbo furent originairement munies de rails en fer. Ceux-ci ont toutefois presque partout été remplacés par des rails en acier. À l'heure qu'il est ce remplacement est entièrement effectué sur les lignes Helsingfors—Tavastehus—Saint-Pétersbourg et Åbo—Tammerfors—Tavastehus et les rails de fer ne se rencontrent plus que sur la ligne de Hangö, où il en reste encore environ 14 % du total.

De toute la longueur du réseau les sections horisontales représentent

sentent	21,7 %
1—5 ‰	35,1 „
6—10 ‰	28,3 „
11—15 ‰	12,9 „
au dessus de 15 ‰	2,0 „
	100,0 %

Les alignements droits représentent	67,3 %
Les courbes à rayon	
de plus de 500 mètres	28,5 „
de 500 mètres ou moins	4,2 „
	100,0 %

Stations et dépots de locomotives. Le nombre des stations et des plate-formes est de 280, dont 4 de première classe; le nombre des dépots de locomotives 18.

Le matériel roulant comprenait à la fin de 1899:

268 locomotives

652 voitures de voyageurs (y compris 125 vagons de conducteurs et 23 vagons pour prisonniers)

7'557 vagons à marchandises.

Le nombre des essieux était de 1'653 pour les voitures de voyageurs et de 15'317 pour les vagons à marchandises.

Les voitures contenaient 21'047 places ou 32,3 places par voiture.

Les vagons à marchandises avaient une capacité de 65'807 tonnes, c'est-à-dire 8,7 tonnes par vagon.

Ces chiffres répartis par kilomètre du réseau donnent par kilomètre:

0,11 locomotives
0,26 voitures de voyageurs
0,65 essieux de voitures
8,29 places pour voyageurs
2,98 vagons à marchandises
25,91 tonnes de capacité.

Circulation des trains. Les trains de voyageurs parcoururent en 1898 un total de .	4'437'000 kilomètres.
Les trains de marchandises	3'359'000 „
	7'796'000 kilomètres.

Cette même année le nombre moyen des trains expédiés par jour fut:

	Trains de voyageurs	Trains de marchandises	Total
pour la ligne H:fors—T:hus—P:burg	10,7	6,8	17,5
„ „ „ Hangö . .	2,0	3,8	5,8
„ „ „ Åbo . .	5,6	3,5	9,1
„ „ „ Vasa . .	4,1	4,1	8,2
„ „ „ Uleåborg . .	2,0	2,2	4,2
„ „ „ Savolaks . .	2,7	2,5	5,2
„ „ „ Carélie . .	3,5	2,9	6,4
„ „ „ Björneborg . .	3,3	2,8	6,1
„ „ „ Jyväskylä . .	4,4	0,2	4,6
Pour tout le réseau	4,9	3,7	8,6

Les variations dans la circulation des trains expédiés ressortent du tableau suivant dont les chiffres ont trait au réseau entier:

Années	Trains de voyageurs	Trains de marchandises	Total
1871	3,1	1,7	4,8
1876	3,5	3,3	6,8
1881	3,4	2,4	5,8
1886	3,6	2,4	6,0
1891	3,7	2,3	6,0
1896	3,9	3,2	7,1
1898	4,9	3,7	8,6

Le développement du trafic des voyageurs ressort du tableau suivant, indiquant de cinq en cinq ans le nombre des voyageurs à 1 kilomètre (voyageurs kilomètriques) et le nombre de ces voyageurs par kilomètre exploité:

Années	Millions de voyageurs à 1 kilomètre	Nombre de voyageurs par kilomètre exploité
1871	31,6	65'100
1876	65,9	88'000
1881	63,6	74'400

Années	Millions de voyageurs à 1 kilomètre	Nombre de voyageurs par kilomètre exploité
1886	81,0	65'400
1891	186,9	72'900
1896	178,6	74'700
1898	282,9	114'000

De la somme totale des voyageurs kilomètriques pour l'année 1898 fut transporté:

	Millions	%
dans la I:re classe	2,4	0,9
„ „ II:de „	48,2	17,0
„ „ III:me „	197,1	69,7
Militaires et prisonniers	14,7	5,2
Billets circulaires et divers	20,5	7,2
Somme	282,9	100,0

Le transport des marchandises s'est développé de la manière ci-dessous indiquée:

Années	Millions de tonnes transportés à 1 kilomètre (tonnes kilomètriques)	Nombre des tonnes par kilomètre exploité
1871	17,9	36'900
1876	46,5	62'100
1881	51,5	60'200
1886	68,4	55'300
1891	119,2	63'500
1896	178,7	74'700
1898	239,8	96,600

En 1898 les chemins de fer transportèrent 1'889'000 tonnes de marchandises réparties sur les catégories principales suivantes:

	Tonnes	%		Millions de tonnes kilomètriques
Planches	378'000	20,0		36,5
Bois de chauffage . . .	291'000	15,4		25,6
Autres espèces de bois .	248'000	13,1		20,5
Total pour les bois	917'000	48,5	et	82,4

	Tonnes	%	Millions de tonnes kilométriques
Transport	917'000	48,5	82,4
Grains	63'000	3,3	7,1
Farines	96'000	5,1	16,3
Foins et paille	34'000	1,8	1,6
Engrais	19'000	1,0	3,6
Beurre	16'000	0,8	8,3
Autres produits agricoles	41'000	2,2	6,8
Papiers et pâte de papier	97'000	5,2	24,3
Pierres	64'000	3,4	8,9
Tuiles	117'000	6,2	5,7
Sable	40'000	2,1	1,2
Charbon	24'000	1,3	1,6
Métaux	104'000	5,5	21,6
Produits textiles . . .	21'000	1,1	5,7
Verreries	16'000	0,8	3,5
Huiles	26'000	1,4	4,3
Poisson	11'000	0,6	3,0
Sel	29'000	1,5	2,7
Sucre	16'000	0,9	2,5
Denrées coloniales . .	6'000	0,3	1,2
Fruits etc.	3'000	0,2	1,0
Autres marchandises .	129'000	6,8	24,5
Total	1'889'000	100,0	239,8

Le développement des revenus provenant soit du trafic des voyageurs, soit de celui des marchandises ressort du tableau suivant:

Années	Pour tout le réseau		Par kilomètre exploité	
	Trafic des voyageurs Francs.	Trafic des marchandises Francs.	Trafic des voyageurs Francs.	Trafic des marchandises Francs.
1871	1'313'000	1'293'000	2'700	2'600
1876	3'028'000	3'608'000	4'000	4'800
1881	2'949'000	3'890'000	3'500	4'600
1886	3'445'000	4'632'000	2'800	3'700
1891	5'473'800	7'080'000	2'900	3'800
1896	7'194'000	10'483'000	2'000	4'400
1898	8'976'000	12'776'000	3'600	5'200

Le développement de chacune des lignes du réseau en particulier ressort des trois tableaux suivants:

I. Revenus bruts, dépenses et revenus nets des magistrales.

Années	Lignes: H:fors – T:hus – P:bourg	de Hangö	d'Åbo	de Vasa	d'Uleåborg	du Savolaks	de la Carélie	de Björneborg	de Jyväskylä	Somme
					Revenus en milliers de francs.					
1871	2'651	—	—	—	—	—	—	—	—	2'651
1876	6'019	352	507	—	—	—	—	—	—	6'878
1881	5'730	307	1'198	—	—	—	—	—	—	7'235
1886	6'154	267	1'181	542	57	—	—	—	—	8'201
1891	7'815	628	1'825	1'115	644	705	—	—	—	12'735
1896	9'778	866	2'097	1'444	727	1'157	1'228	570	—	17'867
1898	10'972	1'058	2'513	2'098	946	1'514	1'847	855	201	22'004
					Dépenses en milliers de francs.					
1871	1'844	—	—	—	—	—	—	—	—	1'844
1876	3'799	440	262	—	—	—	—	—	—	4'501
1881	3'324	429	748	—	—	—	—	—	—	4'501
1886	3'514	402	747	505	49	—	—	—	—	5'217
1891	4'473	520	1'144	759	613	696	—	—	—	8'205
1896	5'268	636	987	950	769	879	936	375	—	10'800
1898	6'914	877	1'265	1'411	887	1'074	1'263	510	185	14'386
					Résultats de l'exploitation en milliers de francs (+ = gain: — = perte.)					
1871	+ 807	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 807
1876	+ 2'220	— 88	+ 245	—	—	—	—	—	—	+2'377
1881	+ 2'406	— 122	+ 450	—	—	—	—	—	—	+2'734
1886	+ 2'640	— 135	+ 434	+ 37	+ 8	—	—	—	—	+2 984
1891	+ 3'342	+ 108	+ 681	+ 356	+ 31	+ 9	—	—	—	+2'527
1896	+ 4'510	+ 230	+ 1'110	+ 494	— 42	+ 278	+ 292	+ 195	—	+7'067
1898	+ 4'058	+ 181	+ 1'248	+ 687	+ 59	+ 440	+ 584	+ 345	+ 16	+7'618

II. Revenus bruts, dépenses et revenus nets par kilomètre exploité.

Années	Lignes H:fors—T:hus—P:bourg	de Hangö	d'Åbo	de Vasa	d'Uleåborg	du Savolaks	de la Carélie	de Björneborg	de Jyväskylä	Pour tout le réseau
	Revenus bruts.									
1871	5'500	—	—	—	—	—	—	—	—	5'500
1876	12'300	2'300	4'800	—	—	—	—	—	—	9'200
1881	11'700	2'000	5'700	—	—	—	—	—	—	8,500
1886	12'100	1'700	5'600	1'800	1'000	—	—	—	—	6'600
1891	15'400	4'100	8'600	3'600	1'800	2'100	—	—	—	6'800
1896	18'800	5'600	9'900	4'700	2'000	3'400	3'400	4'200	—	7'500
1898	21'100	6'900	11'900	6'800	2'600	4'400	5'100	6'300	2'400	8'900
	Dépenses.									
1871	3'800	—	—	—	—	—	—	—	—	3'800
1876	7'700	2'900	2'500	—	—	—	—	—	—	6'000
1881	6'800	2'800	3'600	—	—	—	—	—	—	5'300
1886	6'900	2'600	3'500	1'700	900	—	—	—	—	4'200
1891	8'800	3'400	5'400	2'500	1'700	2'100	—	—	—	4'400
1896	10'100	4'100	4'700	3'100	2'100	2'600	2'600	2'800	—	4'500
1898	13'300	5'700	6'000	4'600	2'500	3'100	3'500	3'800	2'200	5'800
	Résultats de l'exploitation. (+ = gain; — = perte.)									
1871	+ 1'700	—	—	—	—	—	—	—	—	1'700
1876	+ 4'600	— 600	+ 2'300	—	—	—	—	—	—	3'200
1881	+ 4'900	— 800	+ 2'100	—	—	—	—	—	—	3'200
1886	+ 5'200	900	+ 2'100	+ 100	+ 100	—	—	—	—	2'400
1891	+ 6'600	+ 700	+ 3'200	+ 1'100	+ 100	—	—	—	—	2'400
1896	+ 8'700	+ 1'500	+ 5'200	+ 1'600	— 100	+ 800	+ 800	+1'400	—	3'000
1898	+ 7'800	+ 1'200	+ 5'900	+ 2'200	+ 100	+ 1'300	+ 1'600	+2'500	+ 200	3'100

III. Intérêt annuel du capital engagé que représente aux années indiquées le résultat définitif de l'exploitation des principales lignes du réseau.

Années	Lignes									
	H:fors—T:hus —P:bourg	de Hangö	d'Åbo	de Vasa	d'Uleåborg	du Savolaks	de la Carélie	de Björneborg	de Jyväskylä	Pour tout le réseau
1871	1,9	—	—	—	—	—	—	—	—	1,9
1876	4,7	—	2,4	—	—	—	—	—	—	3,1
1881	4,8	—	2,2	—	—	—	—	—	—	3,3
1886	5,0	—	2,1	0,3	—	—	—	—	—	2,5
1891	5,9	—	3,2	2,2	0,2	0,1	—	—	—	3,1
1896	6,9	—	5,0	2,8	− 0,2	1,4	1,2	1,7	—	3,6
1898	5,6	—	5,2	3,7	0,3	2,1	2,2	2,9	0,2	3,5

Une des meilleures preuves de l'amélioration générale des finances du pays, qui fut le résultat de la politique suivie par les diètes à l'égard des chemins de fer, est la proportion qui s'est développée dans le cours des années entre la dette publique du pays et le capital représenté par le réseau ferré.

Le 1:er janvier 1872, après l'achèvement de la ligne de Saint-Pétersbourg, la dette publique de la Finlande était de 44,6 millions. À cette même date les chemins de fer représentaient une valeur de 42,2 millions de francs. Observons toutefois que dans ces 42,2 millions était aussi comprise la contribution de 10 millions de francs (2½ millions de roubles métalliques) avancée par le gouvernement russe afin de permettre la construction de la ligne à voie normale. Cette contribution était au fond un simple prêt d'òu il résulte que la dette publique s'élevait en réalité à la somme de 54,6 millions. La dette dépassait donc le capital representé par les chemins de fer de 12,4 millions de francs. Il est vrai cependant qu'une partie des sommes empruntées avait été affectée à la construction du canal de Saïma.

Le 1:er janvier 1877 la dette publique du pays s'élevait à 73 millions de francs, y compris les 10 millions mentionnés plus haut. Sur cette somme 6,6 millions avaient été employés à d'autres buts que ceux de la construction des voies ferrées. La partie de la dette qu'avaient engloutie ceux-ci n'était donc en réalité que de 66,4 millions de francs. Or, la valeur que représentait à cette même date le réseau de l'état était de 77,8 millions et dépassait par conséquent de 11,4 millions le montant des emprunts affectés aux chemins de fer.

Le 1:er janvier 1882 la dette des chemins de fer de l'état était de 62,1 millions y compris toujours les 2½ millions de roubles du gouvernement russe. Le capital représenté par le réseau était de 77,8 millions et dépassait donc de 15,7 millions de francs le montant de la dette.

Le 1:er janvier 1888 les 10 millions du gouvernement russe avaient été remboursés et la dette publique s'élevait à 71,4 millions dont 62,9 représentaient la part des chemins de fer. Mais ceux-ci avaient une valeur de 119,5 millions, alors 56,6 millions de francs de plus que le montant de la dette.

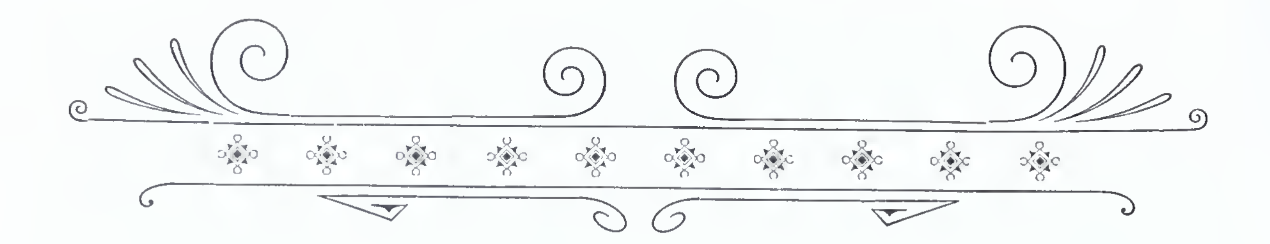
Le 1:er janvier 1893 la dette de chemins de fer de l'état s'élevait à 72,7 millions de francs et leur valeur à 145,2 millions, presque le double du montant de la dette.

Enfin le 1:er janvier 1899 la dette publique entière de la Finlande était de 115,1 millions de francs et le capital représenté par les chemins de fer de 217 millions. Nous voyons donc que ce capital dépassait de 101,9 millions de francs le montant total de la dette publique du pays.

Nous résumons le développement ci-dessus sous forme d'un tableau qui permet de juger plus facilement la proportion entre la dette publique de la Finlande et la valeur de ses chemins de fer.

Années	Dette publique pour les chemins de fer	Valeur représentée par le réseau ferré	L'excédant de la valeur des chemins de fer sur la dette
	Millions de francs.		
1872	56,6	42,4	— 12,4
1877	66,4	77,8.	+ 11,4
1883	62,1	77,8	+ 15,7
1888	62,9	119,5	+ 56,6
1893	72,7	145,2	+ 72,5
1899	115,1	217,0	+ 101,9

Nous voyons donc qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter de voir la dette publique du pays augmenter graduellement puisque la valeur des chemins de fer augmente encore plus rapidement et dépasse de beaucoup celle de la dette. Aussi les chemins de fer sont-ils la plus précieuse des propriétés de l'état.



XXIV. Utilité indirecte des chemins de fer.

En Finlande plus que partout ailleurs l'importance indirecte que peuvent avoir les chemins de fer pour le développement général du pays joue un rôle plus grand et doit être prise en plus haute considération que le bénéfice pécuniaire direct que peut donner l'exploitation du réseau. Nous avons vu que ce bénéfice du reste s'est maintenu durant le cours d'une assez longue série d'années à un niveau assez favorable c'est-à-dire au dessus de 3% du capital engagé y compris les frais de perfectionnement. Or étant donné que le taux de l'intérêt que paye l'état pour ses emprunts est légèrement supérieur à 3% et que de plus ces emprunts n'atteignent plus qu'environ la moitié de la somme que représente le réseau, on comprendra que le bénéfice net que donne l'exploitation du réseau suffit amplement à payer non seulement les intérêts mais aussi les amortissements de la dette publique.

Déjà au temps, où les voies ferrées étaient très rares et celles qui existaient réussissaient à grande peine à couvrir leurs propres frais, déjà alors on était arrivé à comprendre chez nous qu'en dépit des maigres résultats de l'exploitation, en dépit des déficits qui se produisaient sur bon nombre de lignes le bien-être général du pays n'en augmentait pas moins considérablement à mesure que se développait le réseau. Ce fait ne présente du reste rien d'anor-

mal, car il est évident que quels que soient les bénéfices que donne une ligne de chemin de fer à son possesseur, ils ne peuvent cependant pas être comparés aux énormes avantages que retirent de la ligne les habitants des contrées qu'elle traverse sur son parcours.

Cette règle n'est nullement nouvelle. Dans les pays cultivés de l'Europe on a essayé de calculer la proportion entre l'utilité directe d'une ligne de chemins de fer pour son possesseur et son utilité indirecte. On a cru pouvoir déterminer cette dernière comme étant en moyenne 3 ou 4 fois plus grande que l'utilité directe. Et notons que nous avons ici affaire à des lignes à tarifs assez élevés tandis que chez nous, en Finlande, les tarifs sont relativement très modiques.

Dans les pays du sud, où les produits de l'agriculture et de l'industrie atteignent des valeurs bien supérieures à celles des produits de notre région froide et pauvre, il a été possible, faute de chemins de fer, d'avoir recours à quelque autre mode de transport. De même on a toujours été en mesure d'organiser dans les pays à population dense quelque système pratique de locomotion pour les voyageurs.

Tout autre a été le cas en Finlande et pour bien saisir l'importance des chemins de fer chez nous il faut connaitre combien primitifs étaient les moyens de communications chez nous avant leur apparition. On a peine à se faire une idée exacte du peu de confort que présentent encore à l'heure qu'il est, au point de vue des communications, les contrées où n'a pas encore pénétré le réseau ferré et remarquons toutefois que même pour ces contrées l'existence des lignes, qui traversent les contrées avoisinantes, constitue un progrès par le fait même d'une diminution des distances aux gares les plus voisines.

Au point de vue du transport des voyageurs la Finlande de même que la Suède jouissait avant l'apparition des chemins de fer d'une organisation à faciliter en une certaine mesure les communications sur les principales routes du pays et entre les principales villes. Cette organisation, qui fonctionne du reste encore à côté des chemins de fer, remonte à une trés haute antiquité et en dépit de ses nombreux défauts on ne peut s'empêcher d'admirer l'existence même d'un système de communications qui non seulement rendait possible une transmission relativement rapide et sure des ordres du gouvernement

et des autorités ainsi que les voyages des fonctionnaires, mais encore mettait en communications les différentes contrées du pays et spécialement l'intérieur avec les côtes.

Voici en quoi consistait ce système, qui selon toute probabilité n'a jamais été employé ailleurs qu'en Finlande et en Suède. Dès la plus haute antiquité les habitants des campagnes étaient astreints non seulement à l'entretien des routes du pays, mais de plus à l'entretien de relais situés à des distances variant de 10 à 20 kilomètres les uns des autres, ainsi que du transport des voyageurs d'un relai à l'autre. Dans ce but chaque propriétaire foncier était tenu d'entretenir aux relais un ou plusieurs chevaux avec charrette et cocher pendant un temps plus ou moins long (suivant la grandeur de la propriété.) Il est évident que les inconvénients du système étaient nombreux, spécialement au point de vue des voitures, si le voyageur ne disposa d'une propre voiture. En revanche il présentait certaines commodités que ne possédaient pas les communications par diligences si généralement en usage à l'étranger. Les voyageurs n'étaient liés à aucuns départs à heure fixe et pouvaient dès leur arrivée à un relai continuer immédiatement leur route sans attendre d'être plusieurs, vu qu'en Finlande la plupart des voitures en usage aux relais sont des charrettes à deux roues et à un cheval, où ne peut guère prendre place qu'un seul, ou à la rigueur deux voyageurs non compris le cocher. Les voyages se faisaient donc avec une rapidité dépendant du voyageur lui-même et qui vu la bonne qualité des chevaux et des routes du pays, était souvent très grande.

Le principal défaut du système était de peser lourdement sur les paysans. À mesure qu'augmentait le nombre des routes et le trafic, cette charge devenait de plus en plus accablante; elle était souvent absolument insupportable aux petits propriétaires qui se voyaient ainsi obligés de détacher pour ce service le seul cheval et cela à des distances de plusieurs dizaines, quelquefois même de quelque centaine de kilomètres de leur foyer. La taxe des voyageurs n'était que de dix centimes par kilomètre et ne pouvait donc nullement compenser les pertes qu'entrainait pour l'agriculteur l'obligation de mettre ses chevaux et ses gens à la disposition des voyageurs et cela surtout au moment des gros travaux de la campagne.

Il est vrai que pendant l'été cette corvée fut à un certain degré facilitée par les communications faciles et commodes qu'offrait la mer et les vastes systèmes lacustres de l'intérieur. Les côtes de la Finlande ont un développement de 3,600 kilomètres et dès les temps les plus reculés la navigation non seulement entre les ports du pays mais aussi avec ceux de l'étranger a été en Finlande très développée.

Quoiqu'il en soit l'obligation du service de la poste des chevaux n'en était pas moins une des plus lourdes charges qui pesaient sur le paysan finlandais. Aussi l'apparition des chemins de fer qui entraina pour les contrées qu'ils traversaient une diminution considérable des voyages par relais fut-elle saluée comme le soulagement d'une rude corvée. Dès l'ouverture de la ligne de Saint-Pétersbourg par exemple le nombre des chevaux, qu'entretenait la population pour les relais sur la grande route qui suit la côte sud de la Finlande, put être réduit à un dixième environ du nombre nécessaire auparavant, et partout où a pénétré la locomotive nous voyons se reproduire le même phénomène bien que dans des proportions généralement moins vastes.

Nous voyons donc que dès les temps les plus anciens il a existé en Finlande une organisation destinée au transport des voyageurs. Cette organisation présentait des défauts considérables, manque de confort, mais enfin elle fonctionnait et les voyages étaient relativement assez faciles.

On ne peut en dire autant du transport des marchandises. En été la navigation permettait un tel transport là où pénétraient les voies navigables, mais en hiver les transports se bornaient aux voyages par traîneau de la population rurale aux villes avoisinantes.

Sur les routes les plus importantes il se produisit cependant un certain transport de marchandises par l'intermédiaire des paysans, spécialement des contrées de Savolaks et de la Carélie, mais les prix de ces transports étaient si énormes, qu'il ne pouvait être question d'employer ce genre de communication que pour des marchandises de très haute valeur. Quant aux marchandises de moindre valeur comme par exemple les bois, le principal objet de l'exportation de notre pays, il ne pouvait être question de les transporter que dans les cas où l'on avait à sa disposition quelque voie navigable. Dans les

contrées, où de telles voies n'existaient pas, on était contraint de laisser les arbres pourrir dans les forêts faute de moyens de transport.

C'était ainsi une révolution totale que provoqua la voie ferrée dans le système des transports dans notre pays où 57% de l'étendue entière sont couverts de forêts. Non seulement les chemins de fer facilitèrent le transport des marchandises d'un endroit à l'autre; ils provoquèrent en outre de nouvelles industries et l'apparition de nouveaux produits, specialement dans le domaine des produits des forêts. Pour se faire une idée de l'importance qu'ont eu sous ce rapport-là les chemins de fer de la Finlande il suffira de jeter un coup d'œil sur le tableau pag. 135 et 136. Nous en voyons que les produits des bois forment à eux seuls ni plus ni moins que la moitié de touts les produits transportés par les chemins de fer finlandais. Or, si nous réfléchissons au fait que, partout où celà est possible, on accorde la préférence au transport par eau, vu leurs prix moins élevés, nous pourrons tirer la conclusion que l'énorme masse de produits forestiers transportés par les chemins de fer finlandais n'auraient jamais été exploités sans l'apparition des chemins de fer car encore à l'heure qu'il est les produits des bois ne sont transportés par les chemins de fer que dans les endroits où n'existe aucune communication par eau.

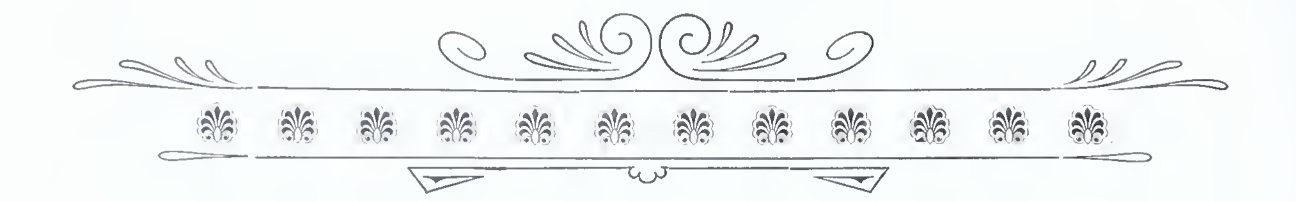
De même que les chemins de fer ont provoqué une révolution radicale dans le mode des transports des voyageurs et des marchandises, de même ils ont eu une influence immense sur le développement du service des postes. Des centaines de villages de l'intérieur qui auparavant ne recevaient leur poste qu'une ou deux fois par semaine sont actuellement desservis plusieurs fois par jour. Le service postal si coûteux du temps de la poste aux chevaux s'est, grâce au bon marché des communications actuelles développé rapidement et l'administration des postes dont les comptes se terminaient autrefois par de gros déficits annuels a pu grâce aux chémins de fer éviter ces pertes et même réaliser des bénéfices, peu considérables, il est vrai.

Les transports militaires entrainaient autrefois pour les paysans obligés à fournir les chevaux de trait nécessaires à ces transports des charges excessivement pénibles et déjà du temps, où la Finlande faisait partie du royaume de Suède, mainte plainte avait été soumise aux états du royaume à ce sujet.

Ces inconvénients ont disparu depuis que les chemins de fer ont étendu leurs ramifications jusqu'aux camps où sont rassemblées en été les troupes.

Enfin les transports des malfaiteurs, qui, chose curieuse, aussi dès temps immémorials avaient formé une corvée lourde pour la population rurale, celle-ci étant par dessus le marché responsable des prisonniers confiés à leur garde, furent allégés d'une manière sensible par les chemins de fer. Maintenant c'est seulement dans des cas exceptionels que ces transports sont effectués par les paysans.

Nous venons d'indiquer ici quelques unes des branches diverses du développement national sur lesquelles les chemins de fer ont eu une influence bienfaisante. On pourrait multiplier les exemples à l'infini et cependant les résultats ainsi obtenus ne signifient que bien peu de chose en comparaison de l'énorme utilité indirecte qu'ont eu les chemins de fer pour le gros de la population en rendant possibles et faciles les voyages soit dans le pays lui-même soit à l'étranger, ainsi que le transport de toute sorte de produits. Dans le rapport officiel du Sénat à la diète du développement général des chemins de fer, on a essayé d'évaluer approximativement et en valeur pécuniaire cette utilité indirecte et on a cru devoir en fixer la valeur à 20% annuellement du capital représenté par le réseau entier.



XXV. Résumé et conclusion. La Diète de 1900.

Nous avons terminé notre étude sur le développement des chemins de fer de l'état de Finlande. Notre but a été, ainsi que nous l'avons dit en commençant déjà, de montrer au lecteur étranger comment il a été possible au peuple finlandais, en dépit de la modicité des ressources du pays, de créer en quelques dizaines d'années un réseau ferré qui tout modeste qu'il est n'en a pas moins joué un rôle prépondérant dans l'histoire du développement de la Finlande, un réseau dont l'utilité toujours croissante constitue une récompense digne des sacrifices que s'est imposée la nation pour le réaliser.

De même que dans bien d'autres pays les premiers pas furent pénibles. Des difficultés sans nombre arrêtèrent et entravèrent les travaux du réseau finlandais et en particulier le malheureux choix du tracé de la première ligne, celle de Tavastehus, paralysa pour longtemps le développement du réseau naissant.

La confiance sans bornes et l'amour profond, qui animaient la nation entière à l'égard d'Alexandre II suffirent cependant à vaincre toutes les apréhensions de la Diète au sujet de la ligne de Saint-Pétersbourg et celle-ci fut décidée et construite en dépit de et au milieu de la plus terrible des crises économiques qu'ait jamais traversé le pays.

Mais aussitôt qu'on se fut enfin persuadé de la possibilité d'une exploitation régulière d'un réseau ferré même dans un pays aussi deshérité par la

nature que le nôtre, la question des chemins de fer fut résolue chez nous en principe et nous voyons chacune des diètes successives du pays déployer une énergie toujours plus grande et allouer des sommes toujours plus fortes pour l'extension du réseau.

Et en effet le développement de ce dernier a marché de pair, sinon même dépassé celui des autres branches d'activité de la nation dans le mouvement progressif général qu'éveilla la renaissance du systéme constitutionnel de gouvernement due à la magnanimité d'Alexandre II.

Il est vrai que dans cette marche en avant du réseau finlandais certaines fautes n'ont pas pu être évitées. Ainsi par exemple un étranger aura peine à concevoir pourquoi la ligne de Vasa (C. 3. 4. D. 4. 3. 2. E. 1), destinée à réunir Tammerfors à Vasa, c'est-à-dire à une ville située au nord-ouest de ce grand centre industriel, fut menée en une gigantesque courbe premièrement vers l'est, puis vers le nord, puis enfin vers l'ouest, tandis que la ligne aurait été plus courte d'un bon tiers si on l'avait construite directement. C'était une faute évidemment, une faute grave même, mais où n'a-t-on jamais commis de fautes?

Un des traits caractéristiques du systéme suivi dans la réalisation du réseau finlandais est la tendance marquée qu'on a toujours constaté chez les représentants de la nation de favoriser la construction de longues lignes magistrales à travers les vastes contrées pauvres et peu peuplées de l'intérieur au détriment souvent des intérêts commerciaux et économiques du pays, intérêts qui à l'étranger jouent généralement un rôle prépondérant dans la solution des questions de ce genre. Il est vrai que ce „systéme des voies de désert" comme le nommèrent ses adversaires n'en a pas moins eu ses bons côtés; les magistrales actuellement construites forment la base d'un futur réseau plus complet. On conviendra toutefois qu'en maintes occasions ce système a paralysé le développement rapide et énergique de nos voies ferrées. En effet la construction d'un grand nombre de longues lignes à faible trafic occasionna souvent à l'administration aussi bien qu'à l'état des difficultés financières considérables. Nous avons vu aussi que le système a donné lieu au sein des dernières diètes à des discussions passionnées et qu'en fin de compte on finit par convenir d'un compromis. Tout en continuant à con-

struire dans l'intérieur de longues lignes magistrales on s'est décidé enfin à en bâtir aussi dans les contrées plus riches et plus populeuses du sud de la Finlande et de cette manière on a réussi à compenser les maigres revenus des lignes du centre par les bénéfices considérables que donnent les lignes des contrées plus cultivées.

Le système ci-dessus mentionné a aussi été une des causes les plus importantes de l'obligation, dans laquelle on s'est vu chez nous d'observer l'économie la plus stricte en matière de chemins de fer. Nous avons vu comme l'administration de nos voies ferrées réussit grâce à des efforts héroïques à maintenir les dépenses pendant de longues années au même niveau en dépit de leur tendance naturelle à augmenter successivement. Nous avons vu qu'il a même été possible d'opérer certaines années une réduction des dépenses. L'administration se voyait en effet contrainte d'agir ainsi, car c'était la seule manière de compenser les mauvais résultats qu'entrainait la construction continuelle de nouvelles lignes à revenus moyens insignifiants.

Un autre trait caractéristique des chemins de fer finlandais, trait dû aussi au système adopté pour l'extension du réseau, a été la persistance, avec laquelle la question de voie étroite s'est continuellement maintenue à l'ordre du jour. À chaque proposition de voie nouvelle cette question a donné lieu à des discussions dont la vivacité a été croissante jusqu'aux dernières diètes. Il n'y a du reste rien d'étonnant dans ceci. Il est clair que du moment qu'on construisait des lignes destinées à n'atteindre leur maximum d'utilité que dans un avenir plus ou moins éloigné on s'efforcât de diminuer dans les mesures du possible et par tous les moyens possibles les frais d'établissement afin de pouvoir avec un minimum de dépenses obtenir un maximum de développement.

Ce qu'il y a de remarquable et, selon l'avis de l'administration des chemins de fer, de fort heureux, c'est qu'en dépit de tous les efforts qu'ont faits les partisans de la voie étroite, il ne leur a cependant pas été possible de faire adopter leur principe sur une seule des lignes de l'état. Nous avons vu, lorsqu'il fut question des travaux de la diéte de 1877, que la seule concession qu'ils aient obtenue fut l'application du système de la superstructure légère mais avec largeur normale de la voie. En effet déjà l'application de ce

système entraine des inconvénients sérieux: Les lourdes locomotives des anciennes voies à superstructure lourde ne peuvent pas trafiquer les nouvelles lignes, les vagons provenant des anciennes lignes sont forcés de décharger une partie de leur charge lorsqu'ils doivent circuler sur les lignes à superstructure légère etc. Si déjà cette dualité dans la superstructure entraine de pareils inconvénients, quels ne seraient pas les embarras qu'occasionnerait un dualisme de la largeur des voies. Outre les déchargements et les rechargements continuels que nécessiterait un tel système, il faudrait encore avoir un matériel roulant complet pour chaque largeur de voie. Il est cependant évident que pour des lignes d'intérêt purement local le système de la voie étroite pourra dans un avenir plus ou moins éloigné présenter certains avantages.

Une des qualités les plus précieuses des voies à largeur normale mais à superstructure légère est la facilité, avec laquelle on peut en cas de besoin les transformer en voies à superstructure lourde. Ainsi à l'heure qu'il est on est en train de transformer ainsi la partie sud de la ligne de Vasa. Le travail se fait peu à peu, sans nécessiter aucun retard du trafic; les rails légers sont remplacés au fur et à mesure par des rails plus lourds et plusieurs dizaines de kilomètres ont déjà été transformés sans que le trafic en ait souffert le moins du monde. Il est donc toujours possible en cas de besoin de transformer une ligne à superstructure légère en une ligne normale sans aucune difficulté.

Le système d'économie excessive déployée par l'administration des chemins de fer de l'état en Finlande devait cependant et inévitablement entrainer des conséquences naturelles du reste, mais amplement suffisantes à discréditer ce système. Ici comme partout ailleurs on fut obligé au bout d'un certain temps de convenir que les grands bienfaits d'une économie poussée à outrance ne pouvaient se réaliser sans un entravement considérable du développement du réseau et les économies réalisées n'étaient au fond en grande partie que fictives et ne représentaient qu'un retard dans l'exécution de travaux indispensables. On raya du budget des sommes destinées à la remonte des lignes mais lorsqu'au bout de quelques années on dût néanmoins opérer une remonte celle-ci n'en fut que plus complète et plus coûteuse. On finit par se voir obligé de renoncer à ce système paralysant, spécialement pour ce qu

concernait l'augmentation du matériel roulant. Ce changement de régime fut du reste facilité grâce au développement naturel du trafic et aux bons résultats que donna l'exploitation une fois les premières dures années passées.

Il est de plus une circonstance d'un intérêt pour ainsi dire international qui facilita de beaucoup l'abandon du régime de l'économie à outrance: l'application de méthodes nouvelles dans l'importante question des tarifs. Ces méthodes nouvelles qui tendent à une diminution successive de tous les tarifs ont dans le cours des dermières années et grâce aux excellents résultats que leur application successive a donné, rallié un nombre toujours croissant d'adhérents.

Nous avons vu plus haut qu'il fut une époque, où l'on tenta améliorer les résultats de l'exploitation par une hausse du prix des billets de voyageurs et que les résultats que donna cette tentative furent absolument décourageants. On résolut alors d'essayer la méthode inverse c'est-à-dire de provoquer une activité plus grande du trafic en diminuant les prix de transport. Bien entendu cette méthode ne manqua pas de détracteurs; on prétendit que dans un pays à population aussi clairsemée que le nôtre une telle mesure serait absolument insuffisante à augmenter le trafic et n' aurait pour seule suite qu'une diminution des revenus. On osa cependant faire un premier pas dans cette voie et on n'eut pas à s'en repentir. Ce premier pas fut suivi d'une longue marche en avant dans le même sens et les résultats obtenus ont dépassé les espérances même des plus optimistes parmi les adhérents du principe de l'abaissement des tarifs.

Il résulte en effet des statistiques publiées plus haut que cette diminution des prix de transport provoqua une activité dont on n'aurait pas cru capable notre pays. Quiconque s'est donné la peine de suivre le développement du nouveau système, spécialement durant le cours des années qui viennent de s'écouler, n'aura pas manqué d'observer une circonstance particulière de ce développement. La diminution des prix de transport a exercé non seulement une influence directe sur le développement du trafic en provoquant une augmentation considérable des objets transportés, mais aussi une influence indirecte sur le développement du réseau lui-même. En effet l'augmentation du trafic a nécessité une augmentation considérable du nombre des trains et du matériel

roulant mais cette augmentation des trains à son tour exerce une influence encore plus vivifiante sur le trafic.

Cette augmentation d'activité présente toutefois aussi certains défauts. Le chiffre moyen des revenus par unité (voyageur-kilomètrique ou tonne-kilomètrique a baissé dans bien des cas. Les dépenses ont augmenté considérablement; la différence entre celles-ci et les revenus a diminué etc. Et cependant le bénéfice net de l'exploitation a jusqu'à présent augmenté d'une manière absolument inespérée, dépassant de beaucoup les prévisions même les plus optimistes.

Enfin et surtout l'utilité indirecte qu'a retiré le peuple de ces chemins de fer, construits en premier lieu en vue de ses besoins, s'est accrue d'une manière remarquable et le sentiment de cette utilité doit être la meilleure récompense d'un gouvernement dont le principal souci doit être avant tout le bien-être des habitants du pays.

Si donc d'un côté la politique observée par le gouvernement finlandais par rapport à l'exploitation du réseau a provoqué un contentement bien mérité, il n'en est pas moins certain que cette même politique a donné sujet à bien des embarras. L'énorme augmentation du trafic a nécessité une augmentation proportionelle du matériel roulant et un agrandissement des gares et en dépit de tous les efforts de l'administration on n'arrive pas à satisfaire aux besoins toujours croissants spécialement par rapport au matériel roulant. À peine la Direction des chemins de fer a-t-elle obtenu du gouvernement les crédits nécessaires à l'achat de quelques dizaines de nouvelles locomotives et de quelques centaines de nouveaux vagons, qu'elle se voit obligée de redemander dans le même but des sommes encore plus fortes afin de faire face aux besoins de l'exploitation. Les gares, autrefois suffisantes, ont dû être agrandies et en bien des endroits on a été forcé de construire une seconde voie afin de permettre la circulation d'un nombre suffisant de trains.

Comme preuve de l'augmentation inouïe de ces besoins citons que tandis que le budget annuel des chemins de fer comprend pour les années précédentes 14 à 17 millions de dépenses ordinaires, la Direction s'est vue dernièrement dans l'obligation de demander au gouvernement pour parer aux besoins les plus pressants de l'avenir un crédit de 46 millions pour l'agrandissement des

gares et la construction de doubles voies et de nouvelles lignes de garage et un crédit de 29 millions pour l'augmentation du matériel roulant; sommes qui représentent 35 % de la valeur totale du réseau de l'état. On comprendra maintenant que les difficultés que la Direction a à vaincre sont assez considérables, mais ce n'est pas là une raison de regretter le temps passé, l'époque où, grâce à des tarifs hors de proportion avec les ressources de la population relativement pauvre de notre pays, le trafic n'arrivait pas à se développer librement.

Il est du reste évident que même sans la réforme des tarifs une partie des dépenses actuelles n'aurait pas pu être évitée. Il est peu probable qu'il existe en Europe un seul pays où des faits du même genre ne se soient produits. La reconstruction spécialement des grandes gares centrales est une nécessité qui tôt ou tard s'impose partout. Du reste les facilités qu'entrainent pour les employés les reconstructions de ce genre sont telles qu'on devrait au fond se réjouir de voir l'époque d'un tel agrandissement survenir.

C'est ainsi que la dernière diète, qui se réunit au mois de janvier de cette année (1900) et qui vient seulement de se séparer au mois de juin parait avoir envisagé la question des agrandissements des chemins de fer.

En effet les États ont accordé cette fois-ci des crédits encore plus considérables qu'auparavant en vue du développement des communications. Il est vrai que cette fois-ci les crédits alloués à la construction de lignes nouvelles ont été proportionellement moindres que ceux alloués aux agrandissements et à l'augmentation et la remonte du matériel.

Tandis que la Diète de 1897 ne crut pas pouvoir accorder aux communications plus de 48 millions de francs, celle de 1900 a accordé au gouvernement, en vue du renforcement de ce fonds, le droit de contracter un emprunt extérieur de 35 millions au maximum et alloué sur ce fonds les sommes suivantes:

Pour l'achèvement des lignes actuellement en construction.

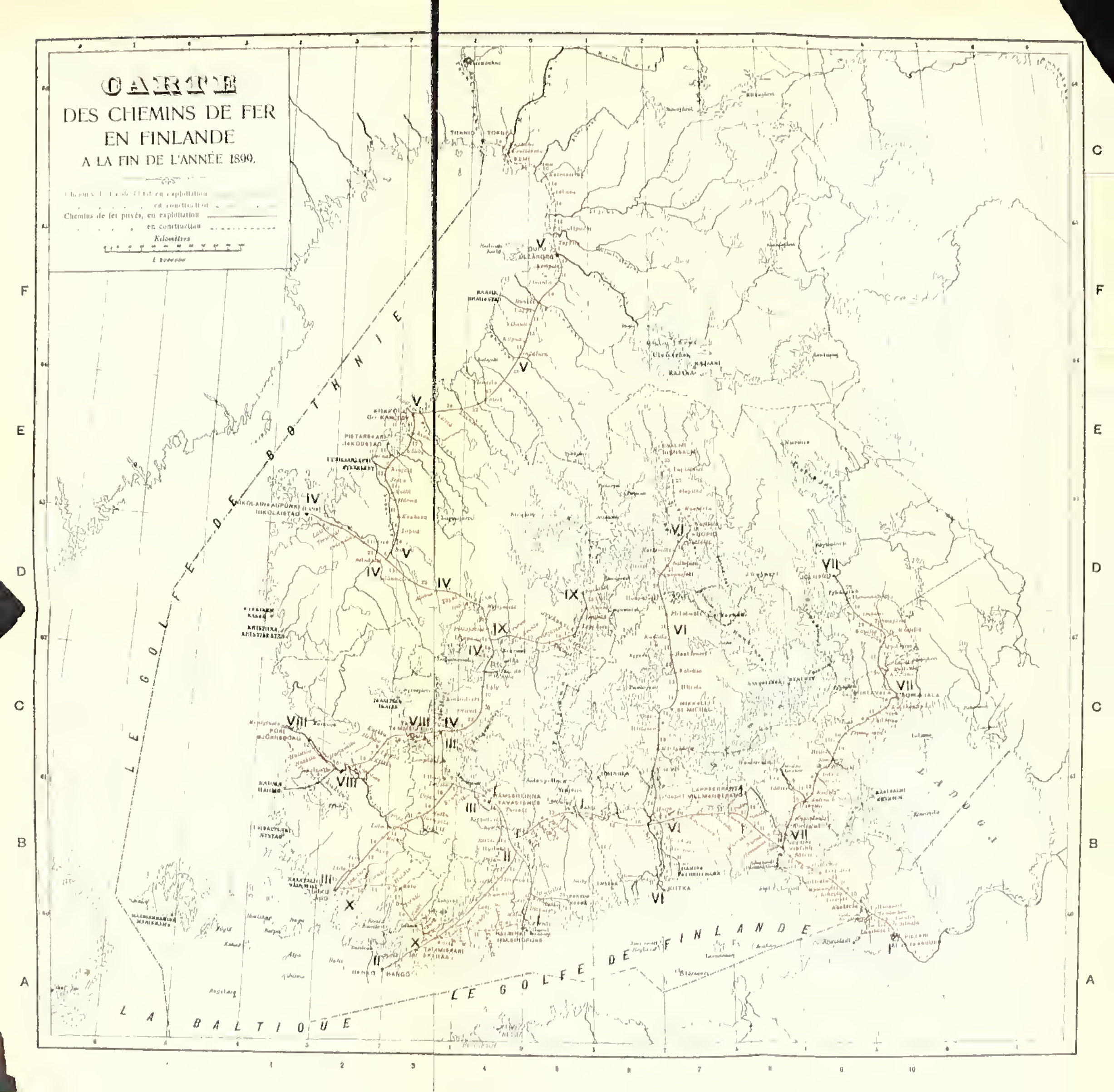
	Millions de francs.	
pour la ligne Kuopio—Iisalmi (E. 7.)	4,1	
„ „ „ Uleåborg—Torneå (G. 5. 4.)	8,5	
„ „ „ Helsingfors—Karis (B. 4. 3.)	8,9	21,5.

Pour la construction de nouvelles lignes:

	Millions de francs.	
Iisalmi—Kajana (E. 7. F. 7.)	5,4	
Nyslott—Elisenvaara (C. 9)	1,0	
Seinäjoki—Kaskö et Kristinestad (D. 2. 1.)	4,0	10,4.

Annuités des anciens et du nouvel emprunts	24,6.
Subventions pour la construction de lignes privées	3,1.
Agrandissements et remonte; entre autres reconstruction des gares de Helsingfors, de Saint-Pétersbourg et de Viborg	26,8.
Matériel roulant: 120 locomotives, 200 voitures de voyageurs et 3'250 vagons de marchandises	26,8.
	113,2.

Nous voyons donc que la Diète de 1900 a montré pour le développement des chemins de fer en Finlande un intérêt encore plus grand que ses ainées. Quand le gouvernement aura contracté l'emprunt autorisé par les États, la dette publique de la Finlande s'élevera à 150 millions de francs, mais cet état de choses n'en est pas moins nullement inquiétante, car en même temps la valeur du capital représenté par les chemins de fer de l'état de Finlande sera de 300 millions de francs.



CARTE
DES CHEMINS DE FER
EN FINLANDE
A LA FIN DE L'ANNÉE 1899.
Chemins de fer privés, en exploitation
en construction
Kilomètres
LE GOLFE DE BOTHNIE
LE GOLFE DE FINLANDE
LA BALTIQUE
KOTKA
HANGÖ



